2025/133

2025.1.29.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/133 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2025. január 28.)

a 965/2012/EU bizottsági rendeletnek az autogirókkal látvarepülési szabályok szerint végrehajtott, nem kereskedelmi célú műveletek tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletre [1] és különösen annak 31. cikke (1) bekezdése a) pontjára,

mivel:

(1) A 965/2012/EU bizottsági rendelet [2] az (EU) 2018/1139 rendeletben foglaltak szerint meghatározza a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeket és igazgatási eljárásokat.

(2) Az Európai Unió piacán új típusú, 600 kg-ot meghaladó maximális felszállótömegű autogirók jelentek meg. Ezek a légi járművek várhatóan csak látvarepülési szabályok (VFR) szerinti, nem kereskedelmi célú műveletekben vesznek majd részt. Bár ezek a légi járművek az (EU) 2018/1139 rendelet hatálya alá tartoznak, a 965/2012/EU rendeletben jelenleg nem szerepelnek.

(3) A 965/2012/EU rendeletet ezért módosítani kell annak érdekében, hogy az autogirók biztonságos üzemben tartására vonatkozóan megfelelő európai uniós szabályok álljanak rendelkezésre, amelyek biztosítják az (EU) 2018/1139 rendelet 29. cikkében említett alapvető követelmények egységes végrehajtását és az azoknak való megfelelést.

(4) Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége az (EU) 2018/1139 rendelet 76. cikke (1) bekezdésének megfelelően kidolgozta és az Európai Bizottsághoz az 04/2024. számú vélemény [3] formájában benyújtotta a végrehajtási szabályok tervezetét.

(5) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2018/1139 rendelet 127. cikke szerint létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 965/2012/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk a következőképpen módosul:

   a) az (1) bekezdésben a „helikopterek” szó helyébe a „forgószárnyas légi járművek” kifejezés lép;

[1] HL L 212., 2018.8.22., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

[2] A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

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

b) a cikk a következő (8) bekezdéssel egészül ki:

„(8) Ez a rendelet nem vonatkozik az autogirókkal végrehajtott alábbi műveletekre:

a) kereskedelmi célú üzemben tartás, kivéve a 6. cikk (4a) bekezdésében meghatározott műveleteket;

b) műszeres repülési szabályok szerint végzett műveletek.”

2. A 2. cikk a következő 15. ponttal egészül ki:

„15. »autogiro«: a forgószárnyas légi járművek egyik típusa, amelynek repülését az az aerodinamikai erő biztosítja, amely a legfeljebb két, szilárd beépítésű függőleges tengelyre szerelt, szabadon forgó forgószárnyra hat.”

3. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

a) a cikk a következő (4a) bekezdéssel egészül ki:

„(4a) A látvarepülési szabályok szerinti, nem kereskedelmi célú műveletekben részt vevő autogirók üzemben tartóinak a légi járművet a VII. mellékletben meghatározott rendelkezéseknek megfelelően kell üzemben tartaniuk.”;

b) az (5) bekezdés b) pontjában a „helikopterek” szó helyébe a „forgószárnyas légi járművek” kifejezés lép.

4. A 6. cikk a következőképpen módosul:

a) a (3) bekezdés a) pontjában a „repülőgép- és helikoptertípusok” kifejezés helyébe a „repülőgépek és forgószárnyas légi járművek típusainak” kifejezés lép, b) pontjában pedig a „helikoptert” szó helyébe a „forgószárnyas légi járművet” kifejezés lép.

5. Az I. melléklet (A II–XI. mellékletben használt fogalmak meghatározása) és a VII. melléklet (NCO rész) e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

Hatálybalépés és alkalmazhatóság

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2026. február 18-tól kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2025. január 28-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

MELLÉKLET

A 965/2012/EU bizottsági rendelet a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet (a II–XI. mellékletben használt fogalmak meghatározása) a következőképpen módosul:

   a) a 30. fogalommeghatározás a „repülőgépek” szó után a „vagy autogirók” szövegrésszel egészül ki;

   b) a 69. fogalommeghatározásban az a) pont ii. alpontjában a „helikopter” szó helyébe a „forgószárnyas légi jármű” kifejezés lép;

   c) a 82. fogalommeghatározásban a b) pontban a „helikopter” szó helyébe a „forgószárnyas légi jármű” kifejezés lép.

2. A VII. melléklet (NCO rész) a következőképpen módosul:

   a) az NCO.GEN.115 pont helyébe a következő szöveg lép:

   „NCO.GEN.115 Gurulás repülőgéppel vagy autogiróval

   A repülőgép vagy az autogiro csak akkor kezdhet gurulásba a repülőtér mozgási területén, ha a kormányszerveknél elhelyezkedő személy megfelel az alábbi követelményeknek:

   a) megfelelően képesített pilóta; vagy

   b) az üzemben tartó jelölte ki a feladatra, és:

   1. ki van képezve a repülőgéppel vagy az autogiróval történő gurulás végrehajtására;

   2. ki van képezve a rádió használatára, ha a művelethez rádiókapcsolat fenntartása szükséges;

   3. eligazításban részesült a repülőtér elrendezését, az útvonalakat, jeleket, jelöléseket, fényeket, a légiforgalom-irányítás (ATC) jelzéseit és utasításait, kifejezéseit és eljárásait illetően; és

   4. képes betartani a repülőgépnek vagy az autogirónak a repülőtéren történő biztonságos mozgatásához szükséges műveleti előírásokat.”;

   b) az NCO.OP.120 pont címének helyébe a következő szöveg lép:

   „**NCO.OP.120 Zajcsökkentő eljárások**”;

   c) az NCO.OP.125 pont címének helyébe a következő szöveg lép:

   „**NCO.OP.125 Tüzelőanyag-/energia- és olajellátás**”;

   d) az NCO.OP.155 pont címének helyébe a következő szöveg lép:

   „NCO.OP.155 Dohányzás a fedélzeten”;

   e) az NCO.OP.175 pont címének helyébe a következő szöveg lép:

   „**NCO.OP.175 Felszállási feltételek**”;

   f) a melléklet a következő NCO.OP.207 ponttal egészül ki:

   „NCO.OP.207 A megközelítés és a leszállás feltételei – autogirók

   A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnok megbizonyosodik arról, hogy a rendelkezésére álló információk alapján a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó időjárás és a használni kívánt futópálya állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végrehajtását.”;

   g) a D. alrészben a 2. szakasz címe helyébe a következő szöveg lép:

   „2. SZAKASZ – FORGÓSZÁRNYAS LÉGI JÁRMŰVEK”;

   h) az NCO.IDE.H.100 pont a) 4. pontjában a „helikopterbe” és c) 2. pontjában a „helikopter” szó helyébe a „forgószárnyas légi járműbe”, illetve a „forgószárnyas légi jármű” kifejezés lép;

   i) az NCO.IDE.H.105 pont helyébe a következő szöveg lép:

   „NCO.IDE.H.105 A minimális felszereléslista

   A repülés nem kezdhető meg, amennyiben a forgószárnyas légi járműnek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

   a) a forgószárnyas légi járművet a minimális felszereléslista (MEL) szerint üzemeltetik, ha van ilyen; vagy

b) a forgószárnyas légi jármű rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.";

j) az NCO.IDE.H.115 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.IDE.H.115 Üzemi fények

Az éjjel üzemeltetett forgószárnyas légi járműveket fel kell szerelni az alábbi fényekkel:

a) összeütközés-védelmi fényrendszer;

b) navigációs/helyzetjelző fények;

c) leszálló fényszóró;

d) a forgószárnyas légi jármű villamos rendszeréről működő, a forgószárnyas légi jármű biztonságos repüléséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;

e) a forgószárnyas légi jármű villamos rendszeréről működő, az összes utastér megvilágítására szolgáló világítás;

f) a személyzet minden tagjának ülőhelyén egy független hordozható világítóberendezés; és

g) kétéltű forgószárnyas légi jármű esetében a tengeren történő összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályokban előírt fények.";

k) az NCO.IDE.H.120 pont a következőképpen módosul:

i. az a) pontban a „helikoptereket" szó helyébe a „forgószárnyas légi járműveket" kifejezés lép;

ii. a b) pont bevezető mondata helyébe a következő szöveg lép:

„b) A látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok mellett éjszaka vagy 1 500 m-nél kisebb látótávolság mellett, vagy olyan körülmények között üzemeltetett forgószárnyas légi járműveket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési útvonalat nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) pontban felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbi eszközökkel is:";

iii. a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) Az 1 500 m-nél kisebb látótávolság mellett vagy olyan körülmények között üzemeltetett forgószárnyas légi járműveket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési útvonalat nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) és a b) pontban felsoroltakon túl fel kell szerelni olyan alkalmas eszközzel, amely megakadályozza az a) 4. pontban előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.";

l) az NCO.IDE.H.135 pontban a „helikoptereket" szó helyébe a „forgószárnyas légi járműveket" kifejezés lép;

m) az NCO.IDE.H.140 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.IDE.H.140 Ülések, biztonsági övek, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek

a) A forgószárnyas légi járműveket fel kell szerelni a következőkkel:

1. ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére vagy munkaállomás minden, a fedélzeten tartózkodó személyzeti tag vagy feladatspecialista részére;

2. biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez, valamint rögzítőberendezés minden munkaállomáshoz;

3. azokon a forgószárnyas légi járműveken, amelyek első ízben 2012. december 31-ét követően kapták meg egyedi légialkalmassági bizonyítványukat, a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv minden 24 hónapos és annál idősebb utas részére;

4. gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére; és

5. a hajózó személyzet minden tagjának ülésén a felsőtestet rögzítő, hirtelen lassulás esetén az ülésben helyet foglaló személy felsőtestét automatikusan visszatartani képes szerkezettel kiegészített rendszert tartalmazó biztonsági öv.

b) A felsőtestet rögzítő rendszert tartalmazó biztonsági övnek egypontos kioldóval kell rendelkeznie.";

n) az NCO.IDE.H.145 a) pontban a „helikoptereket" szó helyébe a „forgószárnyas légi járműveket" kifejezés lép;

o) az NCO.IDE.H.155 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.IDE.H.155 Kiegészítő oxigénberendezés – nem túlnyomásos forgószárnyas légi járművek

A nem túlnyomásos forgószárnyas légi járműveket, amennyiben azokon az NCO.OP.190 pont értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és adagolására alkalmas oxigéntároló és -adagoló berendezéssel.”;

p) az NCO.IDE.H.160 a) pont bevezető mondata helyébe a következő szöveg lép:

„a) A forgószárnyas légi járműveket – az ELA2 helikopterek kivételével – el kell látni legalább egy-egy kézi tűzoltó készülékkel az alábbi helyeken:”;

q) az NCO.IDE.H.165 pont bevezető mondata helyébe a következő szöveg lép:

„Amennyiben a forgószárnyas légi jármű törzsén jelzik a vészhelyzet esetén a mentőegységek által betörhető területeket, azokat az 1. ábra szerinti módon kell jelölni.”;

r) az NCO.IDE.170 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.IDE.H.170 Vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)

a) A hatot meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú forgószárnyas légi járműveket el kell látni az alábbi eszközökkel:

1. automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT); és

2. túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)) a mentőtutajon vagy mentőmellényen elhelyezve, ha a forgószárnyas légi jármű a rendes utazósebességgel végzett 3 percnyi repülésnél nagyobb távolságra eltávolodik a szárazföldtől.

b) A hat vagy annál kevesebb maximális utasülésszám-konfigurációjú forgószárnyas légi járműveket el kell látni túlélői vészhelyzeti helyzetjeladóval (ELT(S)) vagy a személyzet egy tagjánál vagy valamelyik utasnál tartott személyi helyzetmeghatározó rádióadóval (PLB), vagy automatikus vészhelyzeti helyzetjeladóval (ELT).

c) Bármilyen rendszerű vészhelyzeti és személyes helyzetmeghatározó rádióadónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.”;

s) az NCO.IDE.H.175 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.IDE.H.175 Víz feletti repülés

a) A forgószárnyas légi járműveket az alábbi esetekben el kell látni a fedélzeten tartózkodó minden személy részére mentőmellénnyel, illetve azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközzel a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére, az eszközöket az őket használó személy üléséből vagy fekhelyéről könnyen elérhető helyen tárolva vagy a használó által viselve:

1. a szárazföldtől az autorotációsnál nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a forgószárnyas légi jármű kritikus hajtómű-meghibásodás esetén nem képes a vízszintes repülés folytatására; vagy

2. a szárazföldtől a siklási távolságnál nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor az autogiro kritikus hajtómű-meghibásodás esetén nem képes a vízszintes repülés folytatására; vagy

3. a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repülési időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a forgószárnyas légi jármű kritikus hajtómű-meghibásodás esetén képes a vízszintes repülés folytatására; vagy

4. amennyiben a fel- vagy leszállást olyan repülőtéren vagy leszállóhelyen végzik, ahol a felszállási vagy megközelítési útvonal víz felett vezet.

b) Minden mentőmellényt vagy azzal egyenértékű, felszínen tartó eszközt el kell látni a személyek megtalálását elősegítő elektromos világítóeszközzel.

c) Ha a forgószárnyas légi jármű víz felett, a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől a normál utazósebességgel végzett 30 percnyi repülési időnek megfelelő távolságot vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban repül (a kisebb értéket kell figyelembe venni), a légi jármű parancsnokának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a forgószárnyas légi járművet az alábbiakkal:

1. vészjelek leadására alkalmas berendezés;

2. a fedélzeten tartózkodó összes személy befogadására alkalmas számú, a vészhelyzetben történő használatot megkönnyítő módon elhelyezett mentőtutaj; és

3. a tervezett repülésnek megfelelő, a létfenntartáshoz szükséges eszközöket tartalmazó életmentő felszerelés.

d) A parancsnoknak meg kell határoznia a forgószárnyas légi jármű fedélzetén tartózkodó személyek túlélési esélyeit egy esetleges kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy az a) pontban előírt mentőmellényt a fedélzeten tartózkodó összes személynek viselnie kell-e.";

t) az NCO.IDE.H.180 pontban a „helikoptereket" szó helyébe a „forgószárnyas légi járműveket" kifejezés lép;

u) az NCO.IDE.H.185 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.IDE.H.185 Valamennyi víz felett repülő forgószárnyas légi jármű – vízre szállás

A víz felett, kedvezőtlen környezetben repülő, a szárazföldtől 50 tengeri mérföldnél messzebb eltávolodó forgószárnyas légi járműveknek meg kell felelniük az alábbi követelmények valamelyikének:

a) vízre történő leszállásra alkalmasnak kell lenniük a vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően;

b) jóváhagyással kell rendelkezniük a vízen végzett kényszerleszállásra a vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően;

c) rendelkezniük kell a vészhelyzetben a vízfelszínen maradásukat biztosító felszereléssel.";

v) az NCO.IDE.H.190 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.IDE.H.190 Rádiókommunikációs berendezések

a) Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a forgószárnyas légi járművet fel kell szerelni a légtérre vonatkozó előírásokban meghatározott légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon kétirányú rádiókapcsolat fenntartására alkalmas rádiókommunikációs berendezéssel.

b) Ha a rádiókommunikációs berendezés használata az a) pont szerint kötelező, akkor alkalmasnak kell lennie a 121,5 MHz-es repülési vészhelyzeti frekvencián való a kapcsolattartásra.

c) Abban az esetben, ha egynél több kommunikációs rádiókészülék van előírva, az összes ilyen készüléknek olyan mértékben függetlennek kell lennie a többitől, hogy egyik készülék meghibásodása se vezessen a többi készülék meghibásodásához.

d) Amennyiben rádiókommunikációs rendszer használata kötelező, a forgószárnyas légi járművet az NCO.IDE.H.135 pontban a hajózók számára előírt belső telefonrendszeren felül el kell látni minden előírt pilóta és/vagy személyzeti tag kijelölt szolgálati helyén a kormányszerven elhelyezett rádióadógombbal.";

w) az NCO.IDE.H.200 pontban a „helikoptert" szó helyébe a „forgószárnyas légi járművet" kifejezés lép;

y) a melléklet a következő NCO.SPEC.172 ponttal egészül ki:

„NCO.SPEC.172 Teljesítmény- és üzembentartási követelmények – autogirók

Ha olyan autogirót, amely kritikus hajtómű meghibásodása esetén nem képes a magasság tartására, nem beépített terület felett, 150 m (500 láb) magasság alatt tartanak üzemben, a parancsnokpilótának:

a) üzembentartási eljárásokkal kell rendelkeznie a hajtómű-meghibásodás következményeinek minimalizálására; és

b) a fedélzeten tartózkodó személyzeti tagok és feladatspecialisták részére eligazítást kell tartania a kényszerleszállás során követendő eljárásokról."