



**Magyar Repülő Szövetség - Alapítva: 1910**  
1138 Budapest, Dagály u. 11.  
Levélcíme: 2042 Budaörs 2. Pf. 8.  
Tel: +36(1)249-9757, Fax: +36(1) 248-1979  
Email: [aeroclub@aeroclub.hu](mailto:aeroclub@aeroclub.hu); Web: <http://www.aeroclub.hu>  
Bankszámla szám: 11613008-00192400-13000002;



**NKH Légiközlekedési Igazgatóság**  
részére

**1675 Budapest, Pf., 41.**

**Tárgy:** tájékoztatás  
a siklórepülő műszaki felülvizsgálatának módjáról

**Tisztelt Igazgató Úr!**

Tájékoztatjuk önöket, hogy a **XCVII/1995** évi Törvény a Légiközlekedésről **22. §** felhatalmazása alapján a Magyar Repülő Szövetség (továbbiakban MRSz) siklórepülő szakága megkezdi az éves műszaki felülvizsgálatot.

*„22. § Légiközlekedési, valamint légiközlekedéssel összefüggő tevékenység - a 71. § 10. pontjának e) és h) pontjában meghatározott tevékenység kivételével, valamint a 29. §-ban, és a 30. §-ban foglalt eltéréssel - a légiközlekedési hatóságnak, a bajba jutott vagy eltűnt légi jármű megsegítésére, illetve a katasztrófák elleni védekezéssel és a mentéssel összefüggő tevékenység ellátására irányuló kutató-mentő repülés pedig a katonai légügyi hatóságnak az adott tevékenységre vonatkozó engedélyével folytatható.”*

**71. § 10.**

*e) a légi jármű sport-, valamint magáncélú alkalmazása,*

*h) a légvédelmi készenléti repülések kivételével az állami légi járművel végzett repülés;*

Egyeztetéseink során többszörösen bizonyította a szakág, hogy rendelkezik minden olyan előírással, amelyet az egyértelmű szabályok megfogalmaznak. (pl minőségirányítási rendszer továbbiakban MIR rendszer).

Az Igazgatóság emberei azonban, folyamatosan a lastromozásra kötelezett és a szakszolgálati engedélyre kötelezett légi jármű vezetők szabályozását kívánják érvényesíteni.

Egyeztetéseink során soha nem merült fel szakmai probléma! Pusztán a szabályozások értelmezésében tér el véleményünk. A szakág munkájának engedélyeztetése kapcsán több egymásnak ellentmondó hatósági levelet kaptunk.

A 2009 nov 19-én kelt levélben (LI/PM/NS/A/5298/0/2009) arról tájékoztat, hogy az MRSz üzembentartási engedélye alapján folytatjuk a műszaki felülvizsgálatot, amelyet az üzembentartási engedély nem tartalmaz.

Bizonyíthatóan 2003-ban aduk be először azokat az anyagokat, amely az üzembentartási engedély keretén belül a szakág MIR rendszerét azon belül a felülvizsgálat rendszerét is tartalmazza. Azóta erre vonatkozó véleményezést, kritikát nem kaptunk, és ez alapján dolgoztunk. Az üzembentartási engedélyről szóló szabályozás tudomásunk szerint tartalmazza mind a képzés, mind a műszaki felülvizsgálatra vonatkozó engedélyt.

20/2002. (III. 30.) KöViM rendelet ezt így határozza meg:

**„Értelmező rendelkezések**

**2. § E rendelet alkalmazásában**

1. **bázishely:** olyan központi üzemeltetési telephely, ahol a biztonságos légi és földi üzemeltetéshez rendelkezésre áll mindazon infrastruktúra, amely szükséges a szervezet vezetését, az okmányok tárolását, valamint a repülési feladatok megtervezését végző személyek részére,

2. **karbantartó szervezet:** a hatóság által a légi jármű karbantartási munkáinak elvégzésére és a karbantartás megtörténtének igazolására jogosított szervezet,

3. **légi jármű bérlet (dry-leasing):** a légi jármű személyzet nélküli bérbeadása olyan módon, hogy a légi jármű üzemben tartása a bérlő üzemben tartási engedélye alapján történik,

4. **légi jármű teljes bérlet (wet-leasing):** a légi jármű személyzettel vagy a személyzet egy részével együtt történő bérbeadása olyan módon, hogy a légi jármű üzemben tartása a bérbeadó üzemben tartási engedélye alapján történik,

5. **légi járművel végzett egészségügyi mentőrepülés:** betegek, sérültek, egészségügyi beavatkozást végzők, gyógyszerek, egészségügyi anyagok, transzplantációk, donorok légi úton történő szállítása,

6. **repülés előtti előkészítés:** a repülés előtti műszaki ellenőrzések végrehajtása, amely biztosítja, hogy a légi jármű a tervezett repülésre alkalmas; hibajavítást nem foglal magába,

7. **RVSM (Reduced Vertical Separation Minima):** a csökkentett függőleges elkülönítés minimum jelölésére használt fogalom rövidítése,

8. **üzemben tartás:** azon tevékenységek összessége, amelyek során az üzemben tartó a légi jármű alkalmazási céljának megfelelő felhasználását szervezi és irányítja, a légi jármű légialkalmasságának és üzemképességének fenntartásáról gondoskodik, továbbá a repülések végrehajtását a vonatkozó előírásokkal összhangban szervezi, irányítja és felügyeli,

9. **üzemeltetés:** a légi jármű légialkalmasság és üzemképes állapotban tartása érdekében végzett tevékenység, a légi jármű légi közlekedésre történő előkészítése és használata.”

A hatóság hivatkozik a levélben egy „siklóernyő üzemképességet tanúsító szakszolgálati engedélyre”, de ilyen szakszolgálati engedély nem létezik.

A hatóság elismeri, hogy nekünk nincs előírva szakszolgálati engedély, az engedélyeztetés kapcsán mégis azt az eljárási díjat írta elő, amely siklórepülésről nem beszél és a szakszolgálati engedélyhez kötött légijármű vezetőkre alkalmazandó.

A 2010 februári határozatban (LI/IG/5/4/2010) a siklóernyős oktatási tevékenység végzése kapcsán az LI ismételten bekérte azokat a szervezeti-működési garanciákat, amely a tevékenységre vonatkozóan a megfelelő felügyeletet és tájékoztatást biztosítják.

Ebben az időpontban a szövetségünkönél vezetőség váltás volt és a mb. főtitkár nem ismerte pontosan a szakág működését ezért úgy gondolta, hogy a hatóság megnyugtatóra, amíg a szakág benyújtja a garanciákat felfüggeszti annak működését. Amikor megismerte a szakág MIR rendszerét ezt a felfüggesztést visszavonta és ismét beadta a hatóságnak a teljes szakmai anyagot, ahogyan azt a 2010. március-i egyeztetés alapján hatóság elrendelte.

A szakmai anyagot Kerekes László állította össze, aki a HM alkalmazottjaként kamarai tagsággal rendelkező minőségügyi szakértő, AQAP, ISO tanúsító és légiközlekedési igazságügyi szakértő. Mindkét tevékenysége óriási szakmai tapasztalatot bizonyít, így munkája garanciát jelent a szakág szakmai működésére.

Ezt az anyagot azonban a hatóság ÉRDEMI VIZSGÁLAT NÉLKÜL ELUTASÍTOTTA!

Hivatkozva arra, hogy nem tudja külön elbírálni, mert csak az üzemeltetési engedéllyel bíró szervezettel áll jogviszonyban, (azaz az MRSz-el) nem a szakágaival.

Az MRSz üzemeltetési keretén belül már többször beadásra került (elsőként 2003-ban) a szakág rendszere. Azóta az MRSz-t többször is auditálta a hatóság és nem tért ki az engedély meghosszabbításakor arra, hogy a siklórepülő szakág működési rendszere nem kielégítő.

A hatóság - saját bevallása szerint – a külön a szakági kérelmeket nem bírálhatja el ezért a MRSz úgy értelmezi a hatósági levelek összességét, hogy a 2011. január 31. napjáig meghosszabbított üzembentartási engedély keretein belül a beadott anyagok szerint folytathatja a szakág a szakmai tevékenységét, hiszen legutóbbi határozatában sem (FE 528/2/2010) tértek ki arra, hogy a szakág működése és a garanciák nem teljes körűek.

Bízunk abban, hogy a LI számára legalább olyan fontos a légitársaságok biztonsága, mint a MRSz-nek mint érdekképviselői szervezetnek. A jogértelmezési viták miatti kötelező éves felülvizsgálat elmarása, súlyosan veszélyeztetné a légitársaságok biztonságát. Ennek veszélyét a MRSz nem tudja vállalni, így támogatja a szakág éves felülvizsgálatának megkezdését, melyet a LT törvény a fenti paragrafusok alapján számára engedélyez.

Tisztelettel:

ph

Szöllösi László  
főtitkár

Budapest, 2010. december 27.

**Kapják:** NKH LI  
MRSZ irattár  
Dr. Hamar Sándor (MRSZ jogásza)  
Kerekes László ( szabadrepülő szakág vezetője)