

Észrevételeim a „ a légijármű vezetői, a repülőeszköz vezetői, a fedélzeti mérnöki, a fedélzeti navigátori, a repülésüzemi tiszti és az ejtőernyős tevékenységet végző személyek képzéséről, vizsgáztatásáról, engedélyeiről, valamint a képző szervezetek engedélyezéséről” szülő NFM rendelet tervezetről.

Észrevételeim előtt annyit kívánok megemlíteni magamról, hogy bejegyzett igazságügyi légiközlekedési és mérnök kamarai siklórepülő szakértő vagyok, a könnyűrepülés 3 ágában is (siklóernyőzés, sárkányrepülés és motoros sárkányrepülés) oktató, a siklórepülésben mintegy 38 éve aktív szerepet játszó pilóta, a siklórepülés hazai érdekképviselőjére 2004. március 31-én megalakult Szabad Repülők Szövetségének elnöke vagyok.

1990. októberétől a Magyar Repülőszövetség siklórepülő szakágának vezetője voltam. 1990-től a múlt évig folyamatosan a hazai siklórepülést képviseltem a Nemzetközi Repülőszövetség siklórepülő szekciójában és jelenleg is az Európai Siklórepülő Únió (EHPU) nemzetközi szakmai szervezetének magyar delegátaje vagyok.

Különböző felsőoktatási intézményekben 7 éven át oktattam a siklórepülést, mint egyetemi (főiskolai) tantárgyat. 1991 és 1994 között a Magyar Tudományos Akadémia ösztöndíjasaként siklórepülő területen folytattam tudományos kutatómunkát.

1994-ben tagja voltam a légiközlekedési törvényt előkészítő munkacsoportnak.

Összességében a rendelet tervezetről alkotott véleményem, hogy a tervezet megfogalmazását valós szakmai egyeztetés nem előzte meg, emiatt súlyos tévesztések és aránytalanságok tapasztalhatók különösen a siklóernyős és sárkányrepülő illetve a motoros könnyűrepülő szakterületet és az általános oktatás módszertant érintő kérdésekben.

Sajnálatos, hogy a légiközlekedési törvény változtatása is a szakmai szervezetekkel való egyeztetés nélkül hozott változtatásokat, olyanokat, amelyek idegenek a siklórepülő és könnyűrepülő szakma európai felfogásától, és az eddig követett hazai jogi szabályozási gyakorlattól. A siklóernyőzés és a sárkányrepülés területén súlyos, és a repülésbiztonságot alapvetően veszélyeztető szabályozás a 21/2015-ös NFM rendelet, Amelyre ez a mostani rendelet tervezet is gyakran hivatkozik. A hivatkozott rendelet a repülőeszközök megfelelőségi tanúsítását olyan mértékben szabályozza túl, hogy annak egyes részei teljesíthetetlenek, és értelmetlen vizsgálatokra fordítatja az időt a valóban problémás területek helyett. Megítélésem szerint ez a tervezet a szükséges és megfelelő szakmai rálátást nélkülözi, ezért megjelenése tovább növelné a hazai siklórepülés és könnyűrepülés szabályozásának hazai zavarait azáltal, hogy a rendeletben minden szakmai tapasztalatot nélkülöző túlszabályozási tendenciák jelennek meg, a hozzá nem értő hatóság hatáskörébe vonva olyan kompetenciákat, amelyekkel az nem rendelkezik.

Túlzottak például a siklóernyőzésre és a sárkányrepülésre meghatározott oktatói követelmények, és a képző szervezetek működésének hatósági engedélyeztetése. Indokolatlan a siklóernyős és sárkányrepülő tandem repülések rendeleti szabályozása, hatósági bejelentési kötelezettsége, és a meghatározott szakmai elvárások értelmetlenek (például, hogy egy tandem pilótának kelljen távrepüléseket végezni, vagy hogy egy siklórepülő oktató minimális életkora 21 év, miközben motoros sárkány, vagy autogiro oktatónál elegendő a 20 éves életkor is). Indokolatlan a korábbi oktatói képzés során előírt óraszámok és teljesítmények megnövelése, helyenként teljesíthetetlen mértékben. Ezt a kérdést teljesen felesleges rendeleti szinten szabályozni.

A tervezet számos helyen felülírja a szakma, illetve a tudományág szakterminológiáját. Például hivatkozik a 21/2015-ös NFM rendeletben szerencsétlenül megfogalmazott sárkányrepülő, vagy például a siklóernyő meghatározására. Egy sárkányrepülő nem attól az, hogy: „vezetője a szárnyon egyetlen felfüggesztési ponthoz csatlakozik”, hanem, hogy a szárny kialakítása egy vázszerkezettel merevített membrán felület, amelyet a repülés

megkezdése és a pilóta csatlakoztatása előtt repülőképes állapotba szerelnek össze. A siklóernyő pedig nem abban különbözik az ejtőernyőtől, hogy: „szabadesésben történő nyitásra nem alkalmas” hanem, hogy a kupola kialakításából adódóan képes a talajról felszállni és vitorlázó repülő technikával repülni.

Másik példa az oktatás-módszertan terminológiájának szakszerűtlen használata (az oktatói módszertan kifejezést helyesen oktatás-módszertannak hívjuk, tanulási és tanítási ismeretek helyett a tudományág az ismeretelmélet, a szakmetodika és a tanulás lélektan kifejezéseket ismeri. Megítélésem szerint az oktatók képzésének elméleti tematikája nem a pilótaképzés tananyagának ismételtesére kellene szorítkoznia, hanem az adott témakörök oktatási módszereinek oktatására.

A rendeletről teljesen hiányzik a minőségbiztosítás értelmezhető fogalma, míg az adminisztrációra helyeződik a hangsúly a hatékonyság és a szakmaiság helyett.

Érthetetlen, hogy a rendelet ismeri a trájkos segédmotoros siklóernyő fogalmát, ugyanakkor a trájkos segédmotoros sárkányrepülő fogalmat nem kívánja alkalmazni.

Diszkriminatív az a szabályozás, hogy a siklóernyős, vagy sárkányrepülő szakszolgálati engedély nélkül végezhet gazdasági célú tevékenységet, miközben a motoros sárkányrepülő, vagy UL pilóta a nem gazdasági célú tevékenységéhez is szakszolgálati engedélyre kötelezett. A légitörvény szerint: „**Lt.19. § (1) Üzemben tartási engedély szükséges: a) a gazdasági célú légitörvény szerinti tevékenységet végző lajstromozásra kötelezett légitörvény,...**...üzemben tartásához.”

Az üzembentartási engedélyről a 20/2002. (III. 30.) KöViM rendelet (a polgári légitörvény üzembentartásának szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról) az alábbiakat rögzíti: „**A rendelet hatálya: 1. § (1) E rendelet hatálya Magyarország Légitörvény Lajstromába (a továbbiakban: lajstrom) felvett polgári légitörvény üzembentartójára terjed ki.**”

Fentiek alapján a gazdasági célú siklóernyős, vagy sárkányrepülő tevékenységhez üzembentartási engedély, ahhoz pedig a repülőeszköz lajstromozása szükséges.

Az NKH LI a jogszabállyal ellentétesen ma is ad ki ilyen engedélyeket, ezt a jogsértő eljárást kívánja a rendelet legalizálni, ami szerintem nem helyes, és ellentmond a légitörvény szellemének.

A rendelet ilyen állapota teljes zavart okoz a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá nem tartozó légitörvényűvek hazai alkalmazását illetően. Ameddig a repülőeszközök kategória nem fedi le az ide tartozó könnyűmotoros, vagy ultrakönnnyű szerkezeteket, addig a szabályozás aránytalan és értelmetlen marad, ez pedig a valós repülésbiztonsági érdekek ellen hat.

Gondolataimat részletesebben is szívesen megosztom egy valóban szakmai egyeztetésen, mert a jelen rendeletet szakmai szempontból bevezetésre alkalmatlannak tartom.

Tisztelettel:

Kerekes László

Tel: 20/7779 139

Email: laszlo.kerekes55@gmail.com