

Az EHPU – azaz az Európai Siklórepülő Unió – Biztonsági és Képzési Bizottságának ezévi ülését Prágában tartotta 2016. június 11-én.

A HFFA képviselőjében Szöllösi László és jómagam voltunk jelen. Vendéglátónk Miroslav Fejt (LAA CR), a francia, holland, svéd, angol, olasz, osztrák, dán, német és svájci küldötteket fogadta a konferencián.

A tárgyalta kérdések:

A WG6 munkacsoport helyzete. Pénzügyi finanszírozás és állomások

A kérdést a francia küldött vetette fel. Próbáljuk megőrizni a siklórepülés szabványalkotását. Az EHPU azért lett létrehozva, hogy ilyen európai szabványok szülessenek. A WG6 szabványát az AFNOR végzi. A legutóbbi EHPU ülésen nem sikerült megértetni ennek fontosságát. Ha az AFNOR nincs finanszírozva, akkor nem fogja csinálni. A francia szövetség 8000 Eurot fizetett az AFNOR-nak, de ez nem csak francia ügy. Az EHPU meg kellene újítsa a szerződését az AFNOR-ral, azonban a legutóbbi EHPU közgyűlés ezt nem szavazta meg. Felmerült, hogy a szabványt akarjuk, de fizetni nem akarunk érte. A kettő együtt nem megy. Nálunk is sok pilóta szeretné ha ez a szabvány folyamatosan fejlesztve lenne, ugyanakkor ugyanazok a pilóták elhagyják azt a szervezetet, amelyik a forráshoz tagdíj formájában hozzájárul, mert minél kevesebb költséget akarnak viselni.

A német küldött megjegyezte, hogy a DHV is végez teszteléseket, mintegy évi 90.000 Eurót fordítanak rá saját költségvetésükből.

A szövetségek vezetősége kell, hogy megtárgyalja, akarják-e finanszírozni a szabványosítási munkát, vagy sem és azután az EHPU ülésen kell ezt eldönteni.

Szó esett arról is, hogy a soron következő beülő szabvány is szükséges lenne, ugyanakkor a pilóták a könnyű akár nem tesztelt beülőket is inkább megveszik a kényelem miatt, nem törődve a valós biztonsággal.

Ausztriai vendég pilóta repülések. Az osztrák közlekedésért felelős minisztérium felé beadott kérelmek alapján. 20 nemzet licenszét fogja elfogadni a minisztérium (köztük az MRSz által kiadottat), de más nemzetek pilótái egy egyszerű ellenőrzés után a helyi klub ideiglenes, egy évre szóló engedélyével repülhetnek. Azonban ezt a miniszter a konferencia időpontjáig még nem írta alá.

Az EHPU légi ütközések megelőzését szolgáló kampányának helyzete. Termik szabály kinek van elsőbbsége? Nincs általánosan elfogadott európai szabály. A SERA (Szabványosított Európai Légtér Szabályok) nem szabályozza a termikben repülést. Az alap szabály, hogy mindenkinek el kell kerülnie az összeütközést.

A SERA ezer sebből vérzik, ha a motor nélküli repülés szabályait keressük. Nincs benne lejtőszabály, nem foglalkozik a mi sportunkkal, nekünk kell megfogalmazni az ajánlásokat. A mintegy 6 éve leírt szakmai javaslatunkat a SERA alkotói figyelmen kívül hagyták. Eközben a SERA mint alkalmazandó szabály beépült az európai országok jogrendjébe.

Az EHPU európai baleseti adatbázisa alkalmazásának tapasztalatai.

A DHV kezdeményezésére indult nemzetközi adatgyűjtés tapasztalatai még nem teljes körűek. A tagországok nem mindegyike vezette be, és az adatok még mindig nem teljesen pontosak. Csak a megfelelően bejelentett eseményeket lehet feldolgozni. Magyar részről nem tudunk addig hozzájárulni a rendszerhez, ameddig a hazai balesetvizsgáló szervezetek nem adnak információt és adatokat a magyar EHPU tagszervezetnek (HFFA). Sajnos sem a KBSz, sem a saját kivizsgáló szervezetek nem partnerek az együttműködésben. Amíg a hazai

siklórepülő szakmai szervezetek nem veszik tudomásul, hogy a legnagyobb szervezet számára adatot kellene szolgáltatniuk, vagy együtt kellene működniük, addig nem tudunk az EHPU számára elégséges információt nyújtani.

A DHV 2015-ös baleseti elemzését e beszámoló mellékleteként csatolom.

FLARM alkalmazásának tapasztalatai Svájcban. A légi járművek közeledésére figyelmeztető berendezést a svájci siklóernyősök jó eredményekkel alkalmazták egy helikopter bázis közelében. Az ülés résztvevői szerint azonban sem a transzponder, sem a FLARM nem helyettesítheti a pilóták figyelmét, és nem ad nagyobb biztonságot, ha a pilóták nem figyelnek.

Olaszországban új jogi szabályozás készül, amelyhez az Olasz Szabadrepülők Szövetségének javaslatai figyelembe vételével. Az olasz képviselő Rodolfo Sacconi megköszönte az egyes országokból érkező javaslatokat.

Raymond Caux (Fr) javaslatot tett az EHPU számára Repülésbiztonsági Rendszer kidolgozására vonatkozóan, jelenleg véleményezésre körbeküldve a tagországoknak.

Biztonsági figyelmeztetést tett közzé a DHV, néhány siklóernyő csatjára vonatkozóan. 5 db Woody Walley beülőnél is tapasztalták, hogy a becsatolt „T”-bar kézi erővel meghúzva szétnyílt. Célszerű a beülők alkalmasságának ellenőrzése is emiatt, míg a gyártók felé ajánlat került kiküldésre, cserélhető csat kialakításokra, hogy a hibás, vagy elhasználódott csatokat cserélni lehessen. felmerült a gondolat, hogy a csatokat és karabinereket 5 évente köteleő legyen lecserélni, de erről nem született döntés. Akinek hasonló tapasztalata van a beülőjével, vagy hevederével kapcsolatban 8a csat szétnyílik), értesítse a gyártót, vagy a szakmai szervezetet (HFFA) a típus és lehetőleg a gyártási idő megjelölésével.

A következő konferencia Budapesten lesz, 2017. június 10-én a HFFA szervezésében.

Kerekes László