

Éves szakmai továbbképzés a Szabad Repülők Szövetsége oktatói számára

Időpontok

2016. november 18-án pénteken 14 órától (Budapest, XIII. ker. Dagály u. 11. 2. em)
2016. november 20-án vasárnap 10 órától (Budapest, XIII. ker. Dagály u. 11. 2. em)
2016. november 26-án szombaton 10 órától (Budapest, XIII. ker. Dagály u. 11. 2. em)
2016. november 27-én vasárnap 10 órától (Szarvaskő, Tölgyfa u. 18.)

Regisztráció:

Jelenléti ív, adatellenőrzés,
Klub tartozások, klub nyilatkozat,
Közgyűlés 2016. december 2. péntek 16 órákor

Aktuális jogszabályok (ppt előadás)

Az előadásban hivatkozott jogszabályok:

XCVII./95. törvény a légiközlekedésről (végrehajtására kiadott 141/95 korm.rendelet)

Lt.6. § (1) A magyar légeret az a légi jármű veheti igénybe,

a) amely felségjellel és lajstromjellel, illetőleg jogszabályban meghatározott egyéb azonosító jelzéssel rendelkezik, továbbá b)74 amelynek vezetője a légiközlekedési hatóság, illetve a katonai légügyi hatóság által kiadott szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, lajstromozásra nem kötelezett légi jármű esetében a jogszabályban meghatározott feltételeknek megfelel.

(2) Az (1) bekezdés b) pontjában említett feltétel nem vonatkozik a kiképzés ideje alatt légi járművezető-növendék által vezetett légi járműre.

Lt.12. § (1) A magyar polgári légi jármű – a repülőmodell, a pilóta nélküli légi jármű és a repülőeszköz kivételével – a légiközlekedésben akkor vehet részt, ha a légiközlekedési hatóság Magyarország Légijármű Lajstromába (a továbbiakban: lajstrom) felvette.

Lt.17. § (1) A lajstromozásra nem kötelezett polgári légi járművekről [12. § (1) bekezdés] a légiközlekedési hatóság nyilvántartást vezet, amely nyilvános.

Lt.19. § (1) Üzemben tartási engedély szükséges

- a) a gazdasági célú légiközlekedési tevékenységet végző lajstromozásra kötelezett légi jármű,
- b) a repülőtér,
- c) a légiközlekedést szolgáló légitforgalmi földi berendezés üzemben tartásához.

Lt.32. §205 A lajstromozásra nem kötelezett légi járművek vezetőinek képzését — a légiközlekedési hatóság engedélyével — gazdálkodó szervezet vagy repülő vagy ejtőernyős egyesület végzi, amely a képzés feltételeiről és követelményeiről is gondoskodik.

Lt.35. § A vállalati célú légiközlekedés, valamint az egyesület keretében folytatott nem gazdasági célú, légiközlekedési vagy légiközlekedéssel összefüggő tevékenység folytatásához a légiközlekedési hatóság engedélye szükséges. A tevékenység engedélyezése során a 23. § (1) bekezdésének a), c) és d) pontjait, valamint a 29—34. §-okat kell alkalmazni.

Lt.36. § A 35. § alkalmazásának szempontjából a légiközlekedési hatóság engedélyében foglaltak alapján a légisport szövetség a tagegyesületei és a tagjai vonatkozásában betöltheti a jogosult jogkörét. Ennek szakmai feltételeit az engedélyben kell meghatározni.

48.§.(7) A 12. § (1) bekezdésben meghatározott ejtőernyős és repülőeszköz akkor tartható üzemben, ha megfelel a légi járművek gyártásáról, építéséről és műszaki alkalmasságáról szóló miniszteri rendeletben meghatározott feltételeknek.

52.§(3) Lajstromozásra nem kötelezett légi járművet az vezethet, aki rendelkezik a polgári légiközlekedési személyzet egészségi alkalmasságának feltételeiről, valamint az egészségi alkalmasság megállapítását végző szervek kijelölésének és tevékenységének szabályairól szóló miniszteri rendeletben meghatározott orvosi minősítéssel és a 32. §-ban előírt képzés elvégzéséről szóló igazolással.

52.§(6) A lajstromozásra nem kötelezett légi járművel folytatott repülések és az azokkal összefüggő tevékenységek végrehajtásának szabályait a miniszter rendeletben állapítja meg.

Vhr. 22. §274 (1) Légi járművel fel- és leszállni – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – repülőtéren vagy leszállóhelyen szabad.

(2) A fel- és leszállás nem repülőtéren vagy leszállóhelyen is történhet a következő esetekben:

- a) állami légi jármű fel- és leszállása,
- b) baleseti segélynyújtás érdekében szükséges fel- és leszállás,
- c) a légi jármű tulajdonságai miatt a leszállás helye előzetesen nem határozható meg,
- d) a leszállás a biztonság érdekében, veszélyhelyzetben szükséges,
- e) helikopter fel- és leszállása a 22/A. §-ban meghatározott feltételek szerint.

(3) A (2) bekezdés szerinti fel- és leszállással okozott kárt és személyiségi jogi jogsértésért járó sérelemdíjat meg kell téríteni.

Lt.54. § (1) A légi jármű parancsnoka (a továbbiakban: parancsnok) a szakszemélyzetnek az az előírt szakszolgálati engedéllyel rendelkező tagja, akit e feladat ellátására a légi jármű üzemben tartója jelöl ki.

(2) A lajstromozásra nem kötelezett légi jármű parancsnoka a légi jármű vezetője.

Lt.55. § (1) Motor nélküli légi járműnek motoros légi járművel való vontatásakor az egész vontatmány parancsnoka a motoros légi jármű vezetője.

(2) Az oktatóval együtt végzett kiképző repülés közben a kiképzést folytató oktató légi jármű-vezető a parancsnok.

(3) A kiképzés alatt álló légi jármű-vezető növendéket az önálló repülési feladatának teljesítése közben parancsnoknak kell tekinteni.

Lt.64. § (1) Ha a repülés tartama alatt Magyarország területén vagy légtérében légi járművet jogszabályban meghatározott légiközlekedési baleset, súlyos repülésemény, repülésemény ér, amely veszélyezteti, vagy veszélyeztetheti a légiközlekedés biztonságát, az egyéb vizsgálatoktól független szakmai vizsgálatot kell lefolytatni.

Lt.65/A. § (1) A légiközlekedés biztonsága érdekében a polgári légi jármű üzemben tartójának, az állami légi jármű üzemben tartójának és üzemeltetőjének, a repülőtér üzemben tartójának, az állami repülések céljára szolgáló repülőtér üzemeltetőjének, a légiforgalmi szolgáltatnak vezetőjük közvetlen alárendeltségében repülésbiztonsági szervezetet kell fenntartania, vagy a feladat ellátására más szervezettel szerződést kell kötnie.

Lt.69. § (1) A nyilvános repülőtér, a lajstromba bejegyzett polgári légi jármű, a lajstromozásra nem kötelezett polgári légi jármű üzemben tartása, valamint polgári légiforgalmi irányító szolgálat által légiforgalmi irányítói tevékenység- harmadik személynek okozott kár megtérítése céljából – felelősségbiztosítási fedezet fennállása esetén végezhető. A nyilvános repülőterek esetében a felelősségbiztosítási fedezet összegét a tárgyévvel megelőző három év statisztikai adatai alapján számított átlagos éves utasforgalom alapján kell megállapítani.

71.§ 14. légisport: légi járművel folytatott, nem gazdálkodási célú sporttevékenység;

39. repülőeszköz: a siklórepülő eszköz, a polgári ejtőernyő és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. Melléklet e) pontjában meghatározott egyszemélyes vagy 300 kg legnagyobb felszálló tömeget el nem érő repülőgép együttes megnevezése;

40. siklórepülő eszköz: a légi járművek gyártásáról, építéséről és műszaki alkalmasságáról szóló miniszteri rendeletben meghatározott sárkányrepülő eszköz vagy siklóernyő.

21/2015. (V. 4.) NFM rendelet a légi járművek gyártásáról, építéséről és műszaki alkalmasságáról

2.§ 19. repülőeszköz: siklórepülő eszköz, az ejtőernyő és a 216/2008/EK rendelet II. Melléklet e) pontjában meghatározott egyszemélyes vagy 300 kg legnagyobb felszálló tömeget el nem érő repülőgép együttes megnevezése;

21. sárkányrepülő eszköz: olyan, személyzet által vezetett egyéb repülőeszköz, amelynek kormányzása súlypontáthelyezéssel vagy súlypontáthelyezéssel és aerodinamikai kormányzással együttesen történik, a szárny alakjának megtartására belső merevítő vázszerkezet szolgál, vezetője a szárnyon egyetlen felfüggesztési ponthoz csatlakozik (ún. hangglider);

22. segédmotoros siklóernyő: segédmotorral felszerelt, lábról vagy kocsiszerkezetről (ún. trike) indítható siklóernyő (ún. powered parachutes/powerd paraglider);

23. segédmotoros sárkányrepülő eszköz: segédmotorral felszerelt, lábról vagy kocsiszerkezetről (ún. trike) indítható sárkányrepülő (ún. powered hanglider);

24. siklóernyő: olyan, személyzet által vezetett egyéb repülőeszköz, amelynek kormányzása aerodinamikai vagy súlypont áthelyezéssel módon külön és együttesen is lehetséges, a szárny alakját az áramlás biztosítja, szabadesésben történő nyitásra nem alkalmas, vezetője a szárnyon több felfüggesztési ponthoz csatlakozik (ún. paraglider);

25. siklórepülő eszköz: az Lt. 12. § (1) bekezdése szerinti személyzet által vezetett egyéb repülőeszköz, amely lehet sárkányrepülő eszköz vagy siklóernyő;

110.§- 112.§ 35. Tanúsító szervezettel szemben támasztott követelmények

113.§-115.§. 36. Megfelelőségi tanúsítvány

116.§. 37. Korlátozott megfelelőségi tanúsítvány

2. melléklet. A repülőeszköz megfelelés vizsgálati eljárása

27/2014. (IV. 30.) NFM rendelet a polgári légiközlekedési személyzet egészségi alkalmasságának feltételeiről, valamint az egészségi alkalmasság megállapítását végző szervek kijelölésének és tevékenységének szabályairól

1. § E rendelet hatálya a polgári légiközlekedés szakszemélyzetére, az egyes lajstromozásra nem kötelezett járművek vezetőjére, a repülőorvosi központra, a kijelölt vizsgálat repülőorvosra és a légiközlekedési hatóságra terjed ki.

2.§. 7. repülőeszköz: a siklórepülő eszköz, a ...216/2008/EK rendelet) II. Melléklet e) pontjában meghatározott egy személyes vagy 300 kg legnagyobb felszálló tömeget el nem érő repülőgép együttes megnevezése;

4.§ (3) A 216/2008/EK rendelet II. Mellékletében említett légi jármű vezetőjének, a 216/2008/EK rendelet II. Melléklet i) pontja és a repülőeszköz vezetőjének kivételével meg kell felelnie a MED rész B. alrész 2. szakasza szerinti 1. és 2. osztályú orvosi minősítés követelményeinek és a hozzá tartozó AMC-ben foglalt követelményeknek.

14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól

2.2.1. Veszélyes közelség

Légijármű nem üzemeltethető olyan közelségben egy másik légijárműhöz, hogy abból összeütközési veszély származzon.

2.2.2.2. Szembetartó közeledés

Amikor két légijármű szembetartó, vagy közel szembetartó irányon közeledik egymáshoz és összeütközési veszély áll fenn, mindkettő köteles irányától jobbra kitérni.

2.2.2.3. Összetartó irányú közeledés

Amikor két légijármű összetartó irányon és hozzávetőleg azonos magasságon repül, az a légijármű köteles kitérni, amelyik a másikat jobbról látja, kivéve a következőket:

a) a levegőnél nehezebb, működő hajtóművel repülő légijármű köteles utat adni valamennyi hajtómű nélküli légijárműnek (légihajó, vitorlázógép, ballon),

b) a légihajó köteles utat adni a vitorlázógépeknek és ballonoknak,

c) a vitorlázógép köteles utat adni a ballonoknak,

d) működő hajtóművel repülő légijármű köteles kitérni annak a légijárműnek, amely láthatólag más légijárművet, vagy tárgyat vontat.

2.2.2.5.2. Ha két, vagy több, levegőnél nehezebb légijármű közeledik leszállás céljából valamelyik repülőtérhez, a nagyobb magasságon lévő légijármű köteles utat adni az alacsonyabb magasságon lévő légijárműnek.

2.3. Az ellenőrzött légtéren kívül működő polgári VFR repülések számára repülési terv benyújtása, az a)–h) pontokban szereplő esetek kivételével nem kötelező, a légijármű vezetője azonban jogosult repülési tervet benyújtani annak érdekében, hogy részére repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot biztosítsanak.

2.8.1. Ha az indulási repülőtéren repülőtéri repüléstájékoztató (AFIS) egység működik, az indulást az AFIS egység tájékoztatásait figyelembe véve kell végrehajtani.

2.8.4. Rádióval fel nem szerelt légijárműveknek útvonalrepülés végrehajtása során el kell kerülniük a működő forgalmi tájékoztató körzeteket.

2.8.6. Ha a rendeltetési repülőtéren AFIS egység működik, a forgalmi tájékoztató körzet (TIZ) határának keresztezése előtt, vagy ilyen légtér hiányában a repülőtér forgalmi körének elérése előtt legalább 5 perccel, valamennyi légijárműnek fel kell vennie a rádióösszeköttetést az AFIS egységgel. A repülőtér megközelítését és a leszállást az AFIS egység tájékoztatásait figyelembe véve kell végrehajtani.

2.8.8. Ha rádióval fel nem szerelt légijármű AFIS egységgel rendelkező repülőtérre kíván repülni, repülését felszállás előtt egyeztetnie kell az AFIS egységgel.

Látvarepülési szabályok

3.1. Időjárési minimumok

a) 1500 m repülési látástávolságig lehet üzemelni:

– ha a repülést olyan sebességgel hajtják végre, amely lehetővé teszi az egyéb forgalom, vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését,

3.4. Repülési magasságok

3.4.1. A fel- és leszállás eseteit, a munkarepüléseket, az állami légijárművel különleges feladatot végrehajtó, valamint a betegszállítással és életmentéssel kapcsolatos repüléseket kivéve VFR repülés nem végezhető:

a) városok, települések sűrűn lakott területei és szabadban tartózkodó embercsoportok felett, a légijárműtől mint középponttól számított 600 m sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett 1000 lábnál (300 m) alacsonyabban;

b) az a) pontban nem meghatározott területek felett 500 láb AGL-nél (150 m) alacsonyabban a föld- vagy vízfelszín felett, kivéve a különleges engedélyhez kötött repüléseket, a ballon repüléseket, valamint a függővitorlázó repüléseket.

3.4.2. 3500 láb (1050 m) tengerszint feletti magasságon és felette a VFR szerint végrehajtott útvonalrepüléseket a „C” Függelékben, a VFR repülések számára kijelölt magasságokon kell végrehajtani, a repülés útirányát figyelembe véve.

3.6. Rádióberendezéssel és transzponderrel történő felszereltségi követelmények

3.6.2. „A” vagy „C” módú 4096 kódbeállítású lehetőséggel rendelkező transzponderrel kell felszerelni azokat a légijárműveket, amelyek VFR szerint:

a) államhatárt keresztező repülést hajtának végre,

b) ellenőrzött légtérekben működnek, kivéve a 3.6.3. pontban leírtakat,

c) 4000 láb (1200 m) AMSL feletti nem ellenőrzött légtérben működnek.

3.6.2.1. A 3.6.2. pont c) pontja alól kivételt képeznek az indulási repülőtér forgalmi körét, légterét és az LHSG.. légteret elhagyó hajtómű nélküli légijárművek, ha repülésükről a FIS-t előzetesen tájékoztatták, valamint az LHSG.. légtérekben működő légijárművek.

2005. évi CLXXXIV. törvény a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról

3.§. (7)³⁴ A közlekedésbiztonsági szerv független minden olyan személytől és szervezettől, akinek vagy amelynek érdekei a kivizsgáló szervezet feladataival ütköznek, így különösen:

- a) a járművek forgalomba helyezését, üzemeltetését, és karbantartását engedélyező, és annak ellenőrzését végző légi-, vízi- és vasúti közlekedési hatóságoktól,
- b) a járművezetői engedélyek kiadására illetékes hatóságoktól,
- c) a légitforgalom és a víziút forgalmának irányítását végző szervezettől,

8. § (1) A szakmai vizsgálat a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény okának megállapítására irányul, a jövőbeni közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események megelőzése érdekében. A szakmai vizsgálat nem irányulhat a vétkesség vagy felelősség, illetve jog vagy kötelezettség megállapítására.

11. § (1) A helyszín biztosításáról és a (7) bekezdés szerinti változatlanul hagyásáról

a) 78 légi közlekedési baleset esetében a rendőrség, súlyos repülőesemény és repülőesemény esetében a légijármű parancsnoka, akadályoztatása esetén a légijármű személyzete, illetve a légijármű üzemben tartója, gondoskodik.

20. § (1) A 7. § (1) bekezdés a) pontjában meg nem jelölt egyéb közlekedési esemény tekintetében, ha a közlekedésbiztonsági szerv nem folytat le szakmai vizsgálatot, a közlekedés biztonsága érdekében a közlekedési esemény kivizsgálására a légi közlekedésről szóló vagy a vasúti közlekedésről szóló törvény alapján létrehozott biztonsági szervezetet irányító személyt vagy a víziközlekedésről szóló törvényben meghatározott vezetőt hívja fel (üzemben tartói vizsgálat).

26/2007. (III. 1.) GKM–HM–KvVM együttes rendelet a magyar légtér légi közlekedés céljára történő kijelöléséről

2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről

35. § (1) A szabálysértési hatóság határozata, a bíróság végzése ellen, valamint a szabálysértési hatóság és bíróság egyéb intézkedése ellen, valamint intézkedésének elmulasztása miatt – ha e törvény kivételt nem tesz – jogorvoslatnak van helye. A jogorvoslatra jogosult a jogorvoslati jogáról írásban vagy a tárgyaláson szóban lemondhat.

(2) Jogorvoslatok a kifogás, a fellebbezés és a panasz. E törvény eltérő rendelkezésének hiányában

- a) a szabálysértési hatóság büntetést vagy intézkedést megállapító határozata ellen kifogásnak, egyéb határozata vagy intézkedése, illetve az intézkedés elmulasztása ellen panasznak,
- b) a bíróság végzése ellen fellebbezésnek van helye.

(3) Jogorvoslati kérelem benyújtására – ha e törvény kivételt nem tesz – az jogosult, akire nézve a határozat rendelkezést tartalmaz, vagy akit az intézkedés érint.

(4) A jogorvoslati határidő – e törvény eltérő rendelkezésének hiányában – a közléstől, az intézkedés elmulasztása esetén az erről való tudomásszerzéstől számított nyolc nap.

38. § (1) Az általános szabálysértési hatóság a fővárosi, megyei kormányhivatal járási (fővárosi kerületi) hivatala (a továbbiakban: járási hivatal).

(2) Az e törvény által a hatáskörébe utalt szabálysértés miatt a szabálysértési hatóság jogkörében a rendőrkapitányság vagy az egyes feladatok ellátására létrehozott rendőri szerv, illetve a Nemzeti Adó- és Vámhivatal feladat- és hatáskörrel rendelkező szerve jár el.

(3) Szabálysértési elzárással is büntethető, valamint e törvényben meghatározott szabálysértés miatt első fokon a járásbíróság jár el.

52. § (1) Eljárás alá vont személy az, akivel szemben szabálysértési eljárás folyik.

(2) Az eljárás alá vont személy jogosult megismerni, hogy mely cselekmény miatt, milyen tények és bizonyítékok alapján folyik ellene szabálysértési eljárás.

(3) Az eljárás alá vont személy – ha e törvény eltérően nem rendelkezik – jogosult az eljárási cselekményeknél jelen lenni, az eljárás bármely szakaszában észrevételt, indítványt tehet, kérdést intézhet, a szabálysértési hatóságtól és a bíróságtól felvilágosítást kérhet, megtekintheti az ügy iratait, azokról másolatot kérhet, illetve készíthet. A minősített adatot tartalmazó másolatot a hatóság épületéből nem viheti ki.

182. A légi közlekedés biztonságát és védelmét szolgáló szabályok megszegése

228. § (1) Aki a légi közlekedés biztonságát vagy védelmét szolgáló szabályokat megszegi vagy a repülés biztonságát szolgáló létesítmények, illetőleg berendezések működését zavarja, szabálysértést követ el.

(2) Aki a repülőter rendeltetészerű használatával és üzemben tartásával kapcsolatos szabályokat megszegi, szabálysértést követ el.

(3) Aki a repülőter szigorított védelmi területén a légi közlekedés védelme szempontjából tiltott eszközök birtoklására vagy használatára vonatkozó szabályokat megsérti, szabálysértést követ el.

(4) Az (1)–(3) bekezdésben meghatározott szabálysértés miatt a hivatásos katasztrófavédelmi szerv erre felhatalmazott ügyintézője is szabhat ki helyszíni bírságot.

A képzési dokumentumok tartalma

<http://hffa.hu/index.php/kepzes-dokumentumai.html>

Balesetek, események tapasztalatai

A repülésbiztonsági szolgálat azért létezik, hogy a mindennapi repülési eseményeket, baleseteket vizsgálva, hasznos tanácsokat tudjon adni úgy a gyártóknak, mint a felhasználóknak a biztonságos repülés elérése érdekében. Repülésbiztonsági szakemberek vizsgálják a bejelentések és a helyszínelések alapján, hogy minek okán történt egy repülési esemény vagy baleset. A vizsgált eredményeket összehasonlítják más eseményekkel, balesetekkel és sokszor kiderül, hogy egy adott ernyő, hasonló körülmények között bizonytalanul viselkedik, elcsúsz stb. és csak a pilóta felkészültségén, reakcióján múlik, hogy baleset lesz vagy sem. Ilyenkor a gyártó felé teszünk javaslatot az ernyő kivizsgálására... Információk hiányában ez a hasznos munka nem tud megvalósulni...

A jogszabályi előírások teljesítéséhez ez évben is az AeroSzolg Bt. REBISz szervezetével szerződöttünk. Szervezetünk részéről Szöllösi László volt megbízva a szakmai kapcsolattartásra. A balesetek bejelentése továbbra sem felel meg az elvárásoknak. Pilótáink még mindig nem tudják, kinek, hová és mit kell bejelenteni. A továbbképzésen elhangzottak ellenére a klubokba nem jutottak el az ott ezzel kapcsolatban elhangzott információk. Jól látható, hogy az oktatók a továbbképzéseken csak fizikailag vesznek részt, az ott hallottakat nem osztják meg a klubtársaikkal. Azok az iskolák ahol ez nem így történik, majdnem minden eseményt, balesetet bejelentenek. Az Aeroszol Bt. megbízottunkat nem vonták be kellőképpen a szakmai vizsgálatokba, így a balesetek elemzéséhez nincs megfelelő információink. Továbbra is probléma, hogy a baleset kivizsgáló szervezetek szakmai rálátás hiányában, a szakértők bevonása nélkül tesznek dilettáns megállapításokat, miközben olyan adatokat követelnek, amiknek a balesetek elemzése szempontjából semmi jelentősége nincs.

A repülésbiztonság legnagyobb problémája szakterületünkön továbbra is az, hogy a siklórepülés baleset kivizsgálására a KBSz jogszabályilag nem kötelezett, maga dönti el, hogy mit vizsgál, mit nem. Siklórepülést folytatni a jelen szabályok alapján sportként lehet, mégis a sportági szervezeten túl több balesetvizsgáló szakmai szervezet létezik, egymást tevékenységükről nem tájékoztatják, az események így elemezhetetlenek, ráadásul a nemzetközi (FAI, CIVL, EHPU) szervezetek felé nem tudunk értelmezhető adatokat szolgáltatni. A világ legtöbb országában az országos szakmai szervezet szakemberei vizsgálják és elemzik a siklórepülő eseményeket, nem egy államilag kijelölt szervezet. A hazai repülésbiztonsági rendszer területünkön továbbra sem illeszkedik az európai vagy más nemzetközi gyakorlathoz. Ez megkérdőjelezi a siklórepülő balesetek vizsgálatának értelmét, hiszen a vizsgálatok tanulságai a valóságtól igen messze vannak.

Felkészültünk a KBSz szakmai napján arra, hogy bemutassuk a baleset bejelentések és kivizsgálások rendszerét az Európai Unió legtöbb országában. Az EHPU-n keresztül megkapva a szükséges információkat jól látható kép alakult ki arról, hogy a legtöbb országban a siklórepülő terület baleseteinek szakmai vizsgálatát nem az állami szerv, hanem a szakmai szövetségek (legtöbb országban az adott ország Szabad Repülő Szövetsége) végzik. Beszámolóknak a KBSz ez évben sem adott helyet, jól érzékelhetően a hatósággal és a jogalkotóval együtt a szakmai érvekre továbbra sem kíváncsiak.

Az elnökség határozatának megfelelően elkészítettük a szervezetünk önálló REBISz szervezeti kézikönyvét, amit a továbbképzésen bemutatunk, mielőtt a közgyűlés döntene arról, hogy elinduljunk e az önálló REBISz szervezet működtetés útján.