

EHPU éves közgyűlés Szlovénia. január 27. Kranj – Brdo.

Résztevők:

Anglia
Ausztria
Belgium
Csehország
Dánia
Franciaország
Hollandia
Koszovó
Magyarország
Németország
Norvégia
Olaszország
Portugália
Románia
Spanyolország
Svájc
Svédország
Szlovénia

Részt vettek még az EAS és a PMA küldöttei is, mint meghívottak.

Írország nem tudta képviseltetni magát, ezért a főtítkáron keresztül jó és eredményes ülést kívánt a résztvevőknek.

A konferencia, szokásos módon kezdődött. Megválasztottuk a levezető elnököt, az írnokot, stb...

Ezek után a főtítkár beszámolt a 2017-es év eseményeiről.

A Környezetvédelmi tiszt beszámolója következett, majd a Légtér koordinációs tiszt távollétében a főtítkár elmondta, mi történt azon a területen 2017-ben.

Pár pontban az elhangzottakról:

- Szlovéniában a hatóság környezetvédelmi szempontok betartására szólítja fel a starthelygazdákat...

- Ausztriában a vadászok keserítik meg a szabadrepülők életét... (egyre több területet nyilvánítanak ki környezetvédelmi területé... Szerintük a siklórepülők nem tartják be a megengedett magasságot, alacsonyabban repkedve, megijesztve az állatokat, madarakat...

- Spanyolországban a madárleső szervezet állítja be a siklórepülőket rossz fényben a kormánypárti vezetés előtt...

- Németország javaslata, hogy a környezetvédelmet vezessék be, mint tantárgyat az oktatásba. (nálunk ez már rég ott van)

-Problémák Svájcban és Svédországban is. Hátimotorosok alacsonyan berregtetik motorjaikat. Általánosságban az a gond mindenhol, hogy a minisztériumok és a hatóság nem kommunikálnak kellő képen a szabadrepülők megbízottjaikkal...

A németek erre azt mondják, hogy régen náluk is ez volt a gond, mert nem volt elég sok ember mögöttük. Ezért Ők egyesültek a kajakosokkal, hegymászókkal, biciklisekkel, így növelve mondanivalójuk súlyát és révbe értek!

Érdeemes ezen elgondolkodni! (Mi több szervezetben vagyunk, nemhogy összefognánk egy nagyobb ember tömeget...)

Svájcban elkezdődött a reptereket szabályozó tortúra. Nem veszik figyelembe, hogy a mi sportunkban nincs szükség reptérre.

Mondhatjuk, hogy országunk hatósága és a törvényhozók valamiben megelőzték egy csomó európai országban működő kollegáikat... (hiszen nálunk ez pár évvel ezelőtt volt téma)

A franciák is azt tették amit a németek: más hasonló sportokkal összefogva képviseltetik magukat a törvényhozók előtt így hallgatnak rájuk mert több tízezer ember hangját hallatják.

Az olaszok tanulmányokkal (pl. madárfajok viselkedésének megfigyelése) kedveskednek a törvényhozóknál, akik így kedvező szabályozásokat teremtenek a szabadrepülők számára, mert hasznos tevékenységnek könyvelik el sportunkat...

Hollandiában a transzponderek használata kötelező lett, de összeomlott a hatósági légi irányító rendszer, komoly veszélybe sodorva a nagygépes légi közlekedést...

A németek ezzel példálózna országuk hatóságánál, akik emlegetik, hogy létre kellene hozni náluk is egy ilyen szabályt!!! (Különben az Egyesült Királyságban is volt már ilyen próbálkozás, de ott sem volt életképes.)

Végül Belgium is jelezte, hogy ott most fejlesztenek ki egy olyan Androidos és Apple-os rendszert, amit a pilóta telefonjára töltve, ha tiltott zónába kerül, rögtön jelzi, hogy rossz helyen van! Sokan nem ismerik a NOTAM fogalmát és tudatlanságból repülnek tiltott helyeken, de ez a megoldás segíteni fog a legális repülések megvalósításában.

Az ESTC munkájáról beszélt annak vezetője, az olasz küldött. (Rodolfo Saccani)

Többek között szó volt ismételtén arról, hogy a sisakra szerelt kamerák mennyire balesetveszélyesek...(Domború védő felszerelésével el lehet hárítani a veszélyt)

Angus Pinkerton (UK) bemutatta, hogy a standard előírások igenis szükségesek pl. a sisakok, beülők, stb. eseteiben.

Érdekes infó az is, hogy a svédek pl. nem fizetik ki a biztosítási összeget a pilótának, ha az nem jelentette balesetét a REBISZ szervezetnek!!! Így minden esemény, baleset jelentve van...

Az EAS küldötte bemutatta, hogy mennyit dolgoznak és milyen fontos munkát végeznek...

De volt három jó dolog, amit megtudtunk az előadása után feltett kérdésekre való válaszaiból.

1. Van lehetőség változtatni országokban a légügyi szabályokon. A SERA-nak kell kérelmet benyújtani a szabály felülbírálása érdekében (PL. a 150 m-es szabály)!!!!
2. Timo Schubert az, aki bevetve az EASA hatalmát felkeresi a helyi törvényhozókat, államfőket, ha kell és élhetővé teszi a helyi szabályokat, ha azok rosszak. Csak meg kell őt keresni nyűgünkkel...
3. Sehol máshol Európában nincs olyan szabály, mint itthon, hogy a lassúbb járműnek elsőbbsége van a gyorsabbal szemben! (Ezt a pilóták tudtára kell adni!!!!)

Ezek után a szervezetet érintő pár strukturális változást latolgattunk, mert ahogyan azt szóvá is tettem, nem látjuk hatékonynak az EHPU működését.

Újból össze lett hívva egy munkacsoport, amely munkájával megerősíti az EHPU működését.

Ennek a munkacsoportnak mi is tagjai vagyunk.

Új működési szabályzatot dolgozunk ki első lépésben, hogy azt a mostani alapszabályban előírtak szerint 5 hónappal a plenáris ülés előtt be tudjuk mutatni a tagoknak...

Az árak nem változtak, a tagdíj ugyan annyi, mint 2017-ben (létszámfüggő)

Az ESTC konferencián ki fogjuk dolgozni az egységes Európai oktatási szintet igazoló pilóta kártyát.

Ez volt a lényeges tartalom a 2018-as EHPU ülésen.

Bővebben érdeklődni személyesen lehet Szöllösi Lászlónál a szollosi.laszlo64@gmail.com email címen.

Budapest

2018.02.05.

Szöllösi László –EHPU Alternate delegate-