

Elnöki köszöntő (Urs Frei).

Főtitkár beszéde (Mark Shaw): 2020-ban, Svédországban választották meg Mark Shaw-t főtitkárnak. A CoViD-19 okozta problémák miatt nehéz évekre számított. A főtitkár az elnökség többi tagjával (Marc Asquith, Robin Friess, Bojan Zizmond) 11 elnökségi gyűlés keretein belül nem csak a pandémia okozta egészségbiztonsági intézkedéseket, de az ESTC (Sonne Both) repülésbiztonsági, a légtér- (Helmut Bach) és a repülésbiztonsági jelentés-adatbázis kezelő csoport (Karl Slezak) munkacsoportok munkáját is koordinálták, látták el. Az EHPU 110000 pilótát számlál, amellyel van feladat. Az elnökség havi rendszerességgel találkozik a jövőben is.

A pénzügyi tervek elkészítésén túl, a főtitkár foglalkozott az EAS-tal való együttműködéssel, és bátran állítja, hogy komoly előrelépéseket sikerült végrehajtani a közös munka terén. Az EAS most a legfontosabb közös munkának az európai légtér közeljövőbeli legnagyobb veszélyének szabályozásában zajlik: az ember nélküli repülőeszközök, UA és drón repülések összehangolása az emberes repüléssel – Mark szerint – olyan feladat, amelyből az EHPU nem maradhat ki. A légtér munkacsoport (Helmut Bach) munkája révén a fenti közösség érdekeit hatékonyan képviselheti az EHPU. Mark Shaw megköszöni mindenkinek a munkáját.

Jelen lévő országok küldöttei:

Svájc, Spanyolország, Belgium, Ausztria, Egyesült Királyság, Szlovénia, Franciaország, Svédország, Olaszország, Cseh Köztársaság, Dánia, Portugália, Hollandia, Németország

EAS küldötteket hívtak meg.

Magyarországról Szöllösi László (EHPU elnökségi tag) és Nagy Richárd

Megemlékezés a halottakról.

Megválasztották Szöllösi Lászlót elnökségi tagnak.

Új pénztáros bemutatása. Elhangzott az éves költségvetés, a 2022-es évre jószolt, majd vélhető mértékben a megemelkedett költségekkel kiegészített új költségvetés – ebben a tagdíj emelését mutatták be: Magyarország tagdíja 915 euróról körülbelül 1200 euróra emelkedik. A megemelkedett tagdíjjal majd az EHPU képes lesz az egyenleget azonos mérleggel zárni, amely összköltsége 48700 euró, végelszámoláskor marad nagyjából 18000 euró. A 2023-as évre mutattak egy hasonló becslést, megmutatták, hogy a 2022-es esedékes tagdíj áremelést követően nem lesz szükség további áremelésre, az egyenleg megmaradhat 2023 végéig. Elfogadták a pénzügyi beszámolót.

Az alapszabály szövegében négy módosítást javasoltak.

7. paragrafus: „A főtitkár lesz a jegyzőkönyv vezető a közgyűléseken, a jegyzőkönyv tervezetét pedig elküldi az elnökség számára, amely azt jóváhagyva küldi tovább a tagszervezeteknek.”

9. paragrafus: „A napirendet a főtitkár rögzíti és továbbítja a tagszövetségeknek az Elnökség nevében, legalább egy hónappal a közgyűlés időpontja előtt. A napirenden nem szereplő kérdéseket a Küldöttek felvethetik az Egyéb kérdések témakörben. Azonban nem születethet döntés egy ilyen kérdésben, és a megbeszélést követően az ügy továbbjut a Elnökséghez. Az Elnökség dönthet, ha nem a közgyűlésre van bízva, vagy gondoskodik arról, hogy az ügy szerepeljen a következő közgyűlés vagy konferencia napirendjén.”

11. paragrafus: „Az Elnökség az ESTC elnökéből, a pénztárosból, vagy a kijelölt helyetteséből, illetve négy választott képviselőből áll.”

„A delegált tagszövetség választhat egy helyettes küldöttet, aki azonnal az lesz részt vett az irányítóbizottságban.”

Az alapszabály módosítását megszavazták.

Az EAS (European Airports) 1988-ban alakult, mint az európai kis- és sportrepülőgépes közösséget összefogó szervezet. Kezdetben az EASA az EAS tagországok delegáltjaival tartották a kapcsolatot szakmai egyeztetések céljából. Ma 20 nemzeti sportszövetség, 7 európai légisport szervezet, és az EHPU alkotja az EAS-t.

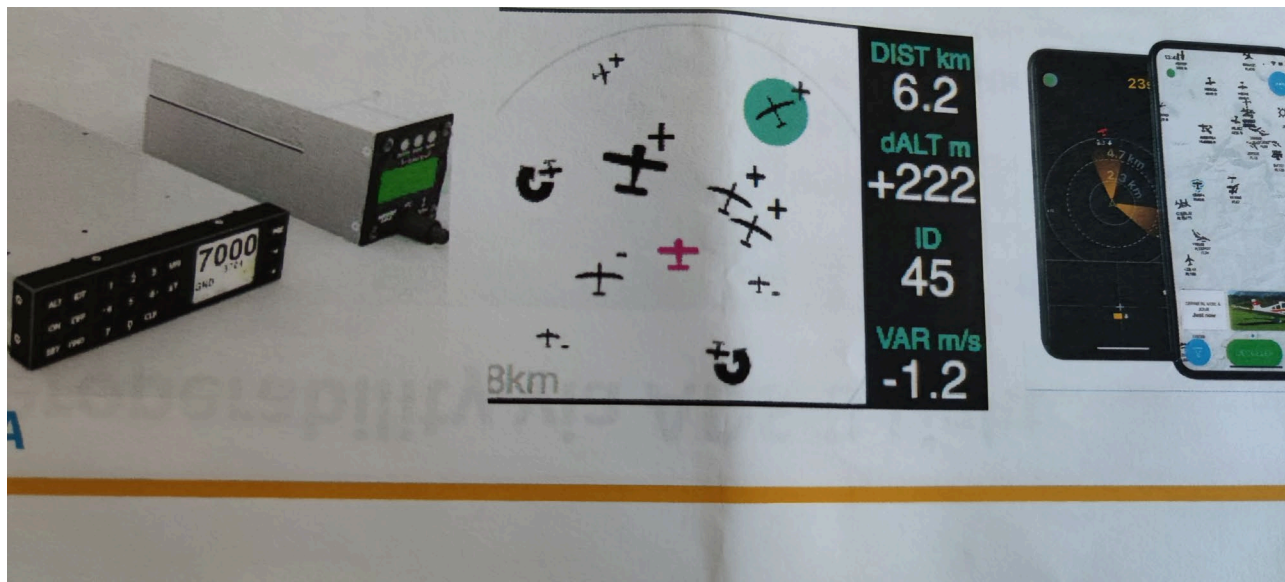
Az EHPU közgyűlésre meghívták az EAS küldötteit. Bemutatták az U-Space koncepciót: a drónok ma a konvencionális repülő légtérben nem csak apró, vagy nagy méretű, ember nélkül repülő repülőeszközök vagy repülőgépek, helikopterek, hanem megfelelő adatátvitellel elektronikus teret alkotnak. Ezzel résztvevőivé válhatnak, vagy leterhelik a GNSS-SSR rendszereket. A komoly eszközök láthatók, a nem látható eszközök azonban nem komolytalanok a repülésben részt vevők biztonsága szempontjából.

Az EAS aggodalmát fejezi ki a drónok okozta veszély faktorának növekedése okán és megoldásjavasátokon dolgozik együttműködésben – például – az EHPU-val és más szervezetek képviselőivel.

A jelenleg érvényes UAS (EU 2019/947) szabályrendszer már most láthatóan korlátozott, így az U-space szabályok kidolgozásán dolgoznak (EU 2021/664-665-666). A SERA-ba bedolgozott szabályok a 666-osban lesznek, amit majd illeszteni kell a VFR repüléshez is (2023).

A terv végrehajtását két lépésben tervezik: U-space megoldások kidolgozása SERA.6005(c) majd a felhasználói oldalra történő gyakorlati bevezetése. A terv szerint az emberes repülés lesz szabályozva az U-space terekben való repülés során. Ebben ATS szolgáltatást bizonyosan nem fog végezni, de elektronikai térben kell majd egymással megbízható kapcsolatot teremteni (U-space „láthatóság”).

Az U-space „láthatóság” alapja a látni és láthatónak lenni: jelenleg ADS-B alapon, 1090 MHz frekvencián lenne a leggyorsabb az átállás, amely elegendő adatot szolgáltat és kompatibilis a korábbi rendszerekkel. Ez a kapcsolat átkonvertálódna az okoskészülékekre, amellyel megvalósítható bárki számára az égbolt forgalomfelmérése (kisgépen ez elfér). Siklóernyőknek, sárkányrepülőknél a megoldást az OGN és a SkySafety jelentené, amely hasonlóan kompatibilisen integrálható a jelenlegi rendszerbe.



Agnus Pinkerton légiakalmassági jelentése 2020 utáni időszakra vonatkozott. Négy online meeting alapján a WG6 munkacsoport publikált két szabványt: az egyik az EN1651 (2018) szabvány, amely a siklóernyő beülőkbe, a szabvány szerint megterhelt hevederből kidobott mentőernyőre vonatkozik, a másik az EN12491 magára a mentőernyőre vonatkozik. A szabvány kitér a kidobás után kormányozható ernyők műszaki követelményeire (a kormányok rögzítését írja elő), és a 140 kilogramm feletti terhelhetőségű ernyők megengedett nyitási sebességét szabályozza.

Foglalkozik a Rogallo és a RAM-air mentőernyőkkel. Külön kategóriába helyezi az ellenállásmentőernyőket, amelyekre más követelményeket javasol (melléklet).

A jelenlegi siklóernyő repülési karakterisztika sztenderd (2013) szisztematikus teljes átdolgozását szorgalmazták. A „rég” klasszifikáció szerint az ernyőket a pilóta képzettségéhez sorolták be. Néhány esetben a magasabb B ernyő inkább C pilótának lehetett megfelelő. A munkacsoport 2018-ban már 4 kategóriát javasolt, de mára nyilvánvalóvá vált, hogy a B ernyőknek igazán csak a fele B ernyő. Mégis úgy látszik, a B kategória ernyők száma duplája az A ernyőknek, ami könnyebbséget jelenthet a képzésben az A-ról B-re átlépésben, amennyiben a pilóta képes felismerni a kupola összeomlását, és magabiztosan képes visszaállítani a normál repülési helyzetet.

Mégis jobbnak tartják új klasszifikációt bevezetni, amely nem a pilótaképességekhez kötött lesz (A, B₁, B², C és D). A tesztszintek azonban rendre A₁, A², B, C és D elvárásoknak kell, hogy eleget tegyenek.

A sisakok esetében több sísport védősisak gyártóval sikerült megállapodni, és a 2021-es műszaki szabványfejlesztések legkomolyabb eredményeként mutatták be: a sísisak szabványok enyhe módosításával olyan sisakokat gyárthatnak, amely megfelel a légisport sisakok követelményeinek. A gyártó a sisak használati utasításában ugyan feltünteti, hogy nem szabvány légisport sisak, de azt is, hogy a sísport szabvány kritériumoknak megfelelő termékük műszaki paraméterei nagyban hasonlítanak a légisport sisakokhoz, így azok repülésre használhatók.

Bemutatták, hogy a WG6 nem megy csődbe. Folytatják a munkát.

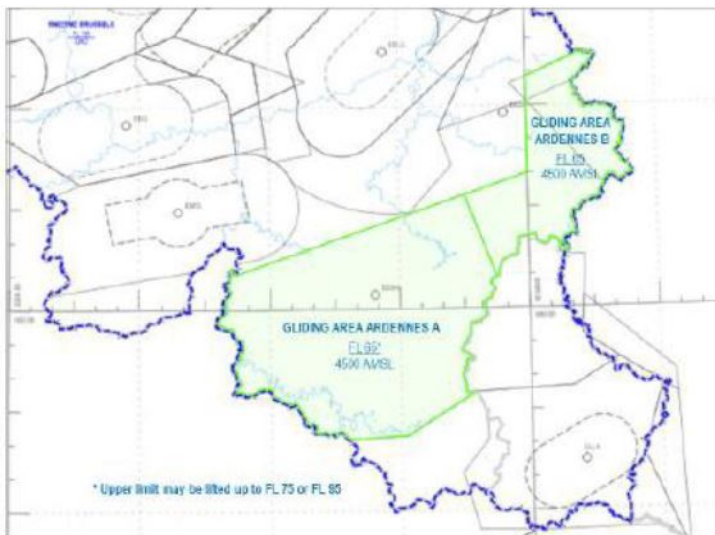
2022-ben a sárkányrepülők hevedereire és pondróira, mentőernyőire dolgozzák ki a fenti szabványokat. Azután a flying wing és PPG felszerelés szabványait újítják fel.

Karl Slezak bemutatta a baleseti jegyzőkönyvek on-line gyűjteményét, amely bemutató az ESTC Meeting során elhangzott részletességgel taglalta, milyen módosításokat szeretnének az adatbázisban létrehozni (a kereső algoritmus olyan lesz, hogy azonos baleset-típusokat majd egy kereséssel lehet csoportosan keresni, ezzel az on-line európai repülésbiztonsági adatbázisok legszínvonalasabb eleme lesz).

Christian Boppart beszélt annak lehetőségeiről, hogy a siklóernyő sportban milyen feltételekkel lehet a junior versenyzők kvalifikációját, versenyeredményeinek elismerését elindítani. A feltételrendszer tartalmazza az életkort (max. 25 év), egy nemzeti válogatott keret versenyzői létszámát (4 fő). A világbajnokságot és az Európa bajnokságot a junior korosztályban le kell választani a felnőtt versenyekről. Most csak pár pilóta felel meg a képzettségét illetően a feltételeknek, de az ő versenyhírük motiválni fogja az összes ország fiatal versenyzőit arra, hogy a VB és EB szintű ifi versenyekre jelentkezzenek. Svájc azt szorgalmazza, hogy a junior VB és a junior EB legyen (majdnem) ugyanolyan magas szinten elismert esemény, mint a felnőtt EB és a felnőtt VB, ezzel megnövelve a fiatalok lehetséges, megszerzett érmeinek számát. Ezt az EHPU a CIVL és az FAI figyelmébe is ajánlja.

Szlovénia delegáltja, Bojan Zizmond (SFFA), bemutatta a Slovenian Hike and Fly versenysorozat szabályzatát és beszélt annak előnyeiről a kezdő és a haladó versenyzők, illetve a különböző nemű pilóták repülésére vonatkozóan. Többen úgy reagáltak, hogy a H&F sorozatból mára rengeteg-féle kialakult, és ebben a versenyszabályzatban újdonságot nem látnak.

Jean Yves Squifflet bemutatta a Belgium és Franciaország határán kijelölt, új vitorlázó légtereket, amelyek az ellenőrzött légtérbe nyúlnak fel, amely rádióval használható koordinált légtérként működik majd. Nehézséget jelentett, hogy a területet olyan határszakaszon húzódik, ahol nem csak a civil, de a katonai forgalommal is koordinálni szükséges. Bele kellett iktatni egy határártrepülési lehetőséget is.



A 2022 évi soros elnöknek átadták az elnökséget, Mark Shaw vette át a jelképet.

Megállapodtak, hogy a következő EHPU közgyűlés 2013 februárjában lesz.