

2021. szeptember 23-26. ESTC Meeting (szeptember 24.), Luzern

Az ESTC Meeting-en a következő témákat tárgyaltuk meg:

Karl Slezak (Németország) online csatlakozott a meetinghez, és a balesetek adatbázisáról beszélt. Az EU színvonalának megfelelően olyan keresőrendszert dolgoznak ki a programozók, amellyel az azonos típusú balesetek egyszerre kereshetők.

Felhívta a figyelmet a balesetek bejegyzésének fontosságára, és az EHPU baleseti adatbázis európai szakmai elismertségére – erre a munkára már most irigyek a vitorlázók és a ballonosok.

Mark Shaw (Anglia) bemutatott egy angol egyetemi kutatómunka eredményét, amelyben rávilágított a helikopterek okozta turbulencia veszélyeire. Egy siklóernyős baleset kapcsán rávilágítottak, hogy több száz méter távolságból is komoly gondot jelenthet a siklóernyők számára egy helikopter által keltett légörvény.

Szöllösi László megemlítette, hogy hazánkban halálos kimenetelű baleset történt egy nagy méretű helikopter okozta légörvény hatására.

Sonne Both (Hollandia) és Mark beszámolójában arról beszéltek, hogy Anglia, Dánia és Hollandia is nehézségekkel ütközik szembe a képzésben, amikor másik, nagy hegyekkel rendelkező ország területére szeretnének menni oktatni. Ha Románia és Magyarország, Szerbia és Magyarország és Németország, illetve Ausztria között lehetett aláírni bilaterális egyezményeket a másik ország oktatóinak adott országbeli oktatási lehetőségeiről és a papírok elfogadásáról, akkor legyen lehetőség a többi EU-s ország esetébe is ugyanez. A gondot az idézi elő, hogy az EU és az EASA nem foglalkozik a siklórepülés szabályainak egységesítésével, és nemzeti hatáskörbe utalja azt, azonban a nemzetek egyedileg alkotnak egymással nem összedolgozható szabályokat.

Meg kívánják alkotni az EPI (európai pilótaazonosító) kártyát. Tesztelésre a kedvtelési célú tandem pilóták kapnak majd ilyen. A hivatásos tandem pilóta szint ma is a kedvtelési tandem repülésben szerzett tapasztalathoz volt kötve, de a kedvtelési tandem pilóta a jövőben már nem elméleti képzésben kap képesítést, hanem oktató repüléssel. Oktatóval 25 órát kell majd repülni és egyedül újabb 25 órát kell repülni a tandem repülővel, mire a nem kereskedelmi céllal pilóta utast vihet. Ezt a tervezetet fogják kidolgozni a jövő időszakban.

Szöllösi László emlékeztetett, hogy Chamoix-ban egy magyar felvetés az volt, hogy a tandem és az oktatói képzésben legyen európai egységes képzési rendszer, illetve legyen az IPPI kártyához hasonló, de EPPI kártya, amellyel automatikusan teljesülnek a háttérben szükséges államok között megalkotott légügyi feltételek. Erre az EPI azzal a feltétellel, hogy csak a tandem pilótáknak készül, és csak a kedvtelési célú tandem repülésre alkalmazzák, legyen csak tesztidőszak, és ennek alapján rövid időn belül valósítsuk meg az eredeti, chamoix-i terveket is.

Kerekes László nevében Nagy Richard felvetette a jobbkéz szabály mellett a piros és zöld szárnyvégi jelölőszalag alkalmazását, vagy a gyártókat fel kellene kérni a szárnyvégek megfelelő színűre gyártását. A célt a javaslat abban jelölte meg, hogy a jobbkéz szabályt ne kelljen tudatos átgondolással kialakítani repülés közben, hanem automatizmussá, és félreérthetlenné tegye a pilóták számára. A komplikált helyzetekben ugyanis nem egyértelmű, hogy melyik légijármű az, amelyik az adott helyzetben elsőbbséget élvez: amennyiben a szél nagyobb sebességgel fúj, mint ahogyan a repülőeszköz halad, azaz a siklórepülő „tolat”, mindemellett egy gyorsabban repülni képes légijármű az erős szélben, bal kéz felől előrehaladva érkezik, akkor mindkét pilóta haladásának irányához képest jobbról látja a másikat. Az előadásban a 150 méter alatt tartós repülés rendelettel tiltására felveti, hogy célszerű lenne az európai, egységes szabályozás, mert jelenleg csak Ausztriában rendelkeztek módosított SERA-val, amelyben a 150 méter alatt repülés tiltása alól nem csak a fel- és leszállók képeznek kivételt, de azon azon légijárművek is, amelyek a lejtőn, egyedül, lejtőrepülést végeznek. Nem egységes a termikszabály sem.

A felvetés első felére reagáltak többen, többféle magyarázatot adtak arra, hogy miért nem érdemes ezzel túl sokat foglalkozni: elsősorban az az ellenérv hangzott el, hogy aki nem is látja a másik légijárművet, annak teljesen mindegy, milyen színű a szárnyvég. Visszaemlékeztettek arra, hogy a levegő-levegő ütközések száma minimális volt, indokolatlan a téma tárgyalása. A felvázolt

légiközlekedési eset, amelyben egy, a másik haladásához képest tolató repülőeszköz menetirány szerinti jobbról látja a ténylegesen baloldalon elhelyezkedő légi járművet, statisztikailag nagyon kicsi eséllyel kerül ebbe a helyzetbe. Egy viszontválasz az előadótól mindenkinek meggyőzőnek hatott, de érdemben nem foglalkoztak a témával tovább: a navigációs fények színeiben gyártott szárnyvégű, bolyban több tucat számmal kis térfogatban repülő repülőeszközök gyors átláthatósága semmilyen költségbe nem kerül, és eggyel több, biztonságot segítő eleme lehet a repülésnek. Senkinek sem okozna gondot a bevezetése, de nagyon kifizetődő lehet, ha csak egyszer is segít, egy bepánikolt pilóta megfelelő reagálása során, akkor már van értelme. Végül, aki 150 méter alatt lejtözget, tekintse repülését folyamatos fel-és leszállási szándéknak. Az osztrák szabályra vonatkozó kiegészítés szerint akkor lehet 150 méter alatt tartósan repülni, amennyiben a repülőeszköz a lejtőn „egyedül tartózkodik”, azonban erre a kifejezésre definíciót nem kaptunk.

Nagy Richard megkérdezte a jelenlevőket, milyen módon lehet a népszerűsíteni a sárkányrepülést. A csörlés hasznosságát és rendkívüli hatékonyságát említette, akár hegyvidékkel rendelkező országok esetében is, de Európa-szerte rengeteg síkvidék adhatna lehetőséget a sárkányrepülésnek a jövőben – csak használni kellene a kifejlesztett, modern, sajnos drága, de jó gyakorlósárnyakat és a csörlés adta lehetőségeket.

Nagy egyetértés született abban, hogy a csörlés biztonságos és hatékony módja lehet a képzésnek, azonban kritikaként fogalmazódott meg, hogy nagy területet igényel, illetve bonyolult a működtetés, továbbá több, képzett személy együttes jelenléte szükséges a működéshez. Ennél sokkal kényelmesebb a pilóták számára a hegy: autóval felmegy a starthelyre és repül. Az előadás végén bemutattam a külön személyzet nélkül működő öncsörlőt, ahol a csörlőberendezés kezelését távirányító segítségével a pilóta maga végzi el csörlés közben. Ezer feletti magyar öncsörlést hajtottak eddig végre a pilóták, hiba és incidens nélkül.

Tomas Senac (Franciaország) beszélt egy francia fejlesztésű, a sárkányrepülés biztonságosságát szolgáló elektronikai eszközről, a Recco system rendszerről. A Recco system egy figyelmeztető jelzést ad a sárkányrepülő (majd későbbi fejlesztések során a siklóernyő) pilótának, akkor, ha a pilóta a trapéz alá lép és nincs bekapcsolva a karabinere. A működése egyszerű: egy karabinerhez rögzített adóegység található a hevederen, vagy pondrón, és egy vevő-felügyelő egység található a sárkányrepülőn. Mindaddig, amíg a pilóta nincs bekötve, a vészjelzés hallgató. A pilóta a vészjelzést csak akkor képes „elhallgattatni”, ha már a karabinerét a felfüggesztésben bekapcsolta.

Végül Beni Stocker (Svájc) beszélt a másodkézből eladott és használtként továbbadott siklósárnyak gyári és szakmai szervezeti követéséről, annak lehetőségeiről.

Az ESTC Meetingen megállapodtak, hogy 2022-ben februárban és 2023-ban az EHPU közgyűléssel egyben tartva lesz meeting.

A kötetlen témájú szakmai beszélgetés során a dán küldöttnek, Steen Poulsennek ötletet adtam arra vonatkozóan, hogy az egész országuk területét lefedő, 4000 láb magas, TMA alatti, meglehetősen korlátozott repülési lehetőségeket milyen módon lehet koordinált légterekkel kibővíteni. Ígéretet tettem arra, hogy magyarországi koordinált légterekkel kapcsolatos tapasztalatokról tájékoztatót küldök nekik a légtérhez köthető szakmai csoportok tájékoztatója alapján (NKH Légügyi Hivatal (hatósági ügyek) HungaroControl Zrt. (az alkalmazhatóság és balesetmentesség 20-30 éve) és az egyik koordinálással megbízott szervezet, a legter.hu (légtér kialakítás, üzemeltetés, működési tapasztalatok). Ehhez a tájékoztató munkához fel is vettem a kapcsolatot a magyar felekkel, megtaláltuk a megfelelő kollégákat, és elkezdtük a munkát.

Nagy Richard
ESTC küldött, sárkányrepülő oktató