



Siklóernyők (PG, PPG, Trike) a magyar jogban

NFM – 2011.02.01.

SIRESZ, Zsolnay Péter, zsolna@siresz.hu

1. Szabályozási stratégia

A tárgyat képező repülő eszközök egyszerű szerkezetek, erősen korlátozott időjárási körülmények között használhatóak és biztonságos vezetésük nem igényel nagy gyakorlatot vagy bonyolult képzést.

A szabályozásban a „megkövetelt minimum” elvét célszerű követni. Általánosságban ezek az eszközök kivonhatóak a légi járművekkel szemben támasztott üzemben tartási követelmények alól, de a néhány szabályozott területen (pl. képzés, légi alkalmasság, biztosítás) következetes és kontrollált szabályozásra van szükség.

Célszerű a **216/2008/EK rendelet II. mellékletének e) g) j)** kategóriáiban, a jövőben megjelenő szerkezetekre tekintettel, egy olyan általános minimum követelmény felállítása, ami alapján jogszabály módosítás nélkül jelenhetnek meg ma még ismeretlen eszközök, eljárások.

2. Üzemben tartás, üzembentartó szervezet - Törvény

Jelen: Az Lt. magánszemélyek részére nem ír elő üzemben tartási engedélyt, de ha szervezet vagy gazdálkodó a tulajdonos vagy a légi jármű gazdasági tevékenységet végez akkor igen.

1995. évi XCVII. törvény a légi közlekedésről, egységes szerkezetben a végrehajtásáról szóló 141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelettel

„Az üzemben tartási engedély

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

a) a (2) bekezdésben említett kivétellel a polgári légi jármű,

b) a repülőtér,

c) a földön telepített léginavigációs berendezés üzemben tartásához.

(2) Nem kell üzemben tartási engedély a természetes személy tulajdonát képező, kizárólag magáncélra használt polgári légi jármű üzemben tartásához.”

Indoklás: A siklóernyőknél minden esetben indokolatlan az üzembentartó szervezet megkövetelése, a szerkezetek és üzemeltetésük egyszerűségének okán. Ez mind magáncélú, mind az esetleges gazdasági célú alkalmazás esetén is megáll. Jellemzően, magánszemélyeken kívül, a képzést végző egyesületek rendelkeznek ilyen eszközökkel, ahol a képzésből eredő felelősség és kötöttség már jelentős megkötésekkel jár. Az üzembentartó szervezet fenntartása aránytalanul nagy teher a siklóernyőkkel végezhető gazdasági tevékenységhez mérten is.

Javaslat:

(3) Nem kell üzemben tartási engedély a lajstromozásra nem kötelezett légi jármű üzemben tartásához.

3. Orvosi alkalmasság - Rendelet

Jelen: A 14/2002 KÖVIM-EÜM rendelet alapján ma a siklóernyős pilótáktól megkövetelik a 2. Egészségügyi Osztály -ba sorolt repülőorvosi minősítést.

1995. évi XCVII. törvény a légi közlekedésről

„6. § (1) A magyar légteret az a légi jármű veheti igénybe,

b) 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.

52. § (3) Lajstromozásra nem kötelezett légi járművet az vezethet, aki nem szenved a külön jogszabályban felsorolt betegségek vagy testi hiányosságok egyikében sem, és aki a légiközlekedési hatóság által engedélyezett tanfolyam elvégzéséről bizonyítvánnyal rendelkezik.”

14/2002. (II. 26.) KöViM-EüM együttes rendelet

a polgári légi közlekedési szakszolgálati engedélyek egészségügyi feltételeiről és kiadásuk rendjéről

„Orvosi minősítéshez kötött repülési szakszolgálatok és tevékenységek

11. § (1) Az orvosi minősítéshez kötött repülési szakszolgálatok és tevékenységek repülő-egészségügyi besorolása a következő:

b) 2. Egészségügyi Osztály: az a) pontban nem említett lajstromozott légi jármű pilóta/növendék pilóta, illetve lajstromozásra nem kötelezett légi jármű-vezető, légiutas-kísérő”

Indoklás: „Az alkalmassági kritériumoknál a tevékenységgel járó veszély nagyságát kell felmérni egy esetleges hirtelen fellépő cselekvőképtelenség esetén.” Ezért javasoljuk a lajstromozásra nem kötelezett légi jármű vezetőikkel szemben a közúti járművezetők 1. alkalmassági csoportjára vonatkozó egészségügyi követelmények alkalmazását. Ezek „az un. úrvezetők, motorosok, akik a közlekedésben nagyságrenddel nagyobb veszélyt jelentő tevékenységet végeznek, mint a siklóernyősök. Amennyiben ők a számukra előírt egészségi követelménynek megfelelnek, vélelmezhető, hogy a siklóernyős tevékenységgel sem jelentenek fokozott közlekedésbiztonsági veszélyeztetést.”

Javaslat:

3. § (7) A lajstromozásra nem kötelezett légi jármű vezetője akkor alkalmas a légi jármű vezetésére ha a 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet szerinti közúti járművezetők 1. alkalmassági csoportjára vonatkozóan alkalmasnak minősített vagy repülő-egészségügyi alkalmasság minősítéssel rendelkezik.

10. § (6) A lajstromozásra nem kötelezett légi jármű vezetőjének nem kell orvosi minősítéssel rendelkeznie, ha a 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet szerint közúti járművezetőknek kiadott egészségügyi alkalmassági véleménnyel vagy az az alapján kiállított járművezetésre jogosító okmánnyal rendelkezik.

4. Starthelyek - Rendelet

Jelen: Az Lt. végrehajtási rendelete nem tesz olyan kivételt a siklóernyőkre, ami alapján azok egyértelműen mentesülnének a [159/2010. \(V. 6.\) Korm. rendelet](#) hatálya alá tartozó repülőter vagy leszállóhely létesítésétől.

141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelet a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény végrehajtásáról

(Az Lt. 52. §-ához)

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

(2) A fel- és leszállás nem repülőterén 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.

Indoklás: A siklóernyőzés minden formájával szemben a 159/2010 -ben megfogalmazott bármely kategória láthatóan indokolatlan követelmény. Ezért javasoljuk kivenni a rendelet hatálya alól a kategóriát.

Javaslat:

e) lábról induló lajstromozásra nem kötelezett légi járművek fel- és leszállása

5. Nyilvántartás, regisztráció - Törvény

Jelen: Az Lt. a lajstromozásra nem kötelezett polgári légi járművekre regisztrációs kötelezettséget ír elő.

1995. évi XCVII. törvény

a légi közlekedésről, egységes szerkezetben a végrehajtásáról szóló 141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelettel

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

Indoklás: A siklóernyőkkel szemben ez a kötelezettség főleg az adminisztrációs teher, javasoljuk a megszüntetését. Relevánsabb a jogosítások nyilvántartása és azok követése.

Javaslat:

(1) ..., kivéve a (2) -ben felsorolt légi járműveket

(2) Az 216/2008/EK rendelet 2. mellékletének g) és j) pontjába sorolt légi járművek, segédmotor nélkül

6. Határsáv, határátrepülés - Rendelet

Jelen: A magyar légtér szerkezet legnagyobb túlélője a határsáv, előttünk nem ismert olyan szervezet, ami igényelné annak fenntartását, mégis évről-évre fent marad.

26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM együttes rendelet

a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről

Határsáv: A Magyar Köztársaság államhatárától az ország belseje felé mért 10 km-es mélységű sáv UNL/GND

A katonai légügyi hatóság előzetes engedélyével vehető igénybe. A nemzetközi határkeresztező repülés, az állami légi járművek repülései, továbbá elemi csapás, tömegszerencsétlenség vagy repülőbaleset következményeinek felszámolását szolgáló kutatás-mentés, továbbá életmentés, sürgős betegszállítás, valamint rendészeti vagy külön törvény alapján bűnüldözés feladata céljából végzett repülés esetén az államhatár menti korlátozott légtér igénybevételéhez előzetes engedély nem szükséges.

Indoklás: A rendelkezés szelleme, hasonlóan korához, távol áll az Európai Unió elveitől, így javasoljuk megszüntetését és a határátrepülések általános érvényű engedélyezését a Schengeni tagállamok irányában.

Javaslat:

Az országhatár szabadon átrepülhető a schengeni térség országainak irányába vagy irányából.

7. Felelősségbiztosítás - Rendelet

Jelen: Siklóernyőkre az ezzel foglalkozó szövetségek kötnek tagjaik részére flottabiztosítást. A jogszabály a biztosítást közvetve a légi járműhöz köti.

39/2001. (III. 5.) Korm. rendelet

1. § (4) A légi közlekedési kötelező felelősségbiztosítás megköthető légi jármű flottára is oly módon, hogy a flottában lévő légi járművek számával arányos biztosítási fedezeti összeghatárt kell megállapítani. Ha a harmadik személyeknek okozott károk vagy a szerződéses felelősség miatt történt kifizetések következtében a biztosítási összeghatár kimerül, a flottában lévő légi járművek után pótbefizetést kell teljesíteni a biztosítási összeghatár újbóli feltöltésére.

2. § (1) A 785/2004/EK rendelet által nem szabályozott esetekben a harmadik személyeknek okozott károk megtérítésére vonatkozó felelősségbiztosításnak a légi jármű maximális felszállótömegétől függően legalább az alábbi összeghatárokig kell fedezetet nyújtania:

- a) 200 kg vagy ennél kevesebb maximális felszállótömeg esetén 10 000 000 Ft
- b) 201-500 kg közötti maximális felszállótömeg esetén 25 000 000 Ft
- c) 501 kg maximális felszállótömegtől kezdődően 50 000 000 Ft

(2) A légi jármű maximális felszállótömege a légi jármű légi alkalmassági bizonyítványában meghatározott legnagyobb tömeg.

Indoklás: A nemzetközi gyakorlatban a biztosítás a pilóta személyéhez kötött, ennek a gyakorlatnak az átvétele javasolt.

Javaslat:

(2) ..., vagy annak hiányában a gyártó által megadott maximális felszállótömeg.

(3) Ha a légi jármű vezető rendelkezik olyan felelősségbiztosítással, ami kiterjed az általa vezetett légi járművel okozott károkra, az (1) pontban meghatározott fedezettel, akkor a légi járműre külön biztosítást kötni nem kell.

8. Repülésbiztonsági szolgálat - Törvény

Jelen: A siklóernyős pilótáknak baleseti ügyeleti és repülésbiztonsági szolgálatot kell fenntartania vagy ahhoz csatlakozniuk.

123/2005. (XII. 29.) GKM rendelet

a légi közlekedési balesetek, a repülésemények és a légi közlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól

Üzembentartói baleseti szolgálat

3. § (1) A légi közlekedési balesetek, a súlyos repülésemények, a repülésemények, a rendellenességek haladéktalan bejelentése és a szükséges intézkedések meghozatala érdekében a polgári légi jármű üzemben tartójának, repülőtér üzemben tartójának és a légiforgalmi szolgálatnak belső jelentési rendet kell kidolgoznia és üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálatot kell fenntartania, vagy csatlakoznia kell olyan szervezethez, amely a légi közlekedési hatóság jóváhagyásával e feladatokat átvállalja (a továbbiakban együtt: működtetés). A légi közlekedési hatóság a jóváhagyást megelőzően a Szervezettől véleményt kérhet.

Repülésbiztonsági szolgálat

22. § (1) A légi közlekedés biztonsága érdekében a polgári légi járműveket, a repülőtereket üzemben tartó, illetve légiforgalmi szolgálatot ellátó szervezet köteles repülésbiztonsági szolgálatot fenntartani, vagy csatlakoznia kell olyan szervezethez, amely a Szervezet jóváhagyásával ezt a feladatot átvállalja.

**2005. évi CLXXXIV. azaz 184. törvény
a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról**

Az üzembentartói vizsgálat

20. § (1) A 7. § (1) bekezdése a) pontjának aa) alpontjában meg nem jelölt egyéb közlekedési esemény tekintetében, ha a közlekedésbiztonsági szerv nem folytat le szakmai vizsgálatot, a légi jármű vagy a repülőtér üzemben tartóját, illetve a légiforgalmi szolgálatot hívja fel a közlekedési esemény kivizsgálására (üzembentartói vizsgálat).

(2) A légi jármű vagy a repülőtér üzemben tartójának, illetve a légiforgalmi szolgálatnak rendelkeznie kell a közlekedésbiztonsági szerv által jóváhagyott repülőesemény vizsgáló szervezettel - vagy, ha nem rendelkezik, csatlakoznia kell ilyen szervezethez - amely elvégzi az üzembentartói vizsgálatot.

(3) Az üzembentartói vizsgálat eredményéről az üzemben tartó, illetve a légiforgalmi szolgálat tájékoztatja a közlekedésbiztonsági szervet.

(4) Az üzembentartói vizsgálatot a külön jogszabályban foglaltak szerint kell lefolytatni.

Indoklás: A siklóernyőkkel szemben ez a kötelezettség felülvizsgálatra szorul, fel kell mérni hogy a fenntartott szolgálat hasznossága arányban áll-e a terhekkel. A siklóernyős pilóták, a képzés és tandemrepülés kivételével, csak önmagukkal állnak felelősségi viszonyban, így az esetek jelentős részének vizsgálata elhagyható, ami jellemzően nem is kerül bejelentésre.

A komolyabb eseményeknél a KBSZ folytatja le a vizsgálatot jelenleg is, megfontolandó a kötelezettség szűkítése ezekre az eseményekre.

Javaslat:

Az 216/2008/EK rendelet 2. mellékletének g) és j) pontjába sorolt légijárművek kivételével.

9. Munkarepülések, tandemrepülés - ?

Jelen: A gyakorlatban van igény siklóernyővel végrehajtott, „élmény turizmus” jellegű, utas repülésekre. Ez mindenképp gazdasági tevékenység, így az Lt. azon pontjai amik a nem lajstromozottakra vonatkozóan a kivételt nem gazdasági tevékenységhez kötik, nem alkalmazhatóak.

- Üzembentartó szervezet
- Légiközlekedési hatóság engedélye
- Szakszolgálati engedély?
- Légi utasbiztosítás?

Javaslat: A szabályozásnál át kell tekinteni a gazdasági célú utasrepültetés folyamatát is, és egy arányos kötelezettséget felállítani. Kívánatos valamilyen hatósági engedély kiadása a tevékenységre, de nem szükséges az üzembentartási engedély és a légi személyszállításra vonatkozó biztosítási követelmények alkalmazása.

10. Munkarepülések, vontatás, légi fotó, terepszemle - ?

Jelen: A siklóernyőkkel leggyakrabban folytatott gazdasági tevékenységek a transzparensvontatás és légi fotózás, a valamilyen célú légi terepszemle. Ezekhez a tevékenységekre az Lt. azon pontjai amik a nem lajstromozottakra vonatkozóan a kivételt nem gazdasági tevékenységhez kötik, nem alkalmazhatóak.

- Üzembentartó szervezet
- Légiközlekedési hatóság engedélye
- Szakszolgálati engedély?

Javaslat: A fenti tevékenységek esetében indokolatlan bármilyen a nem gazdasági célú repülésektől eltérő szabályozás vagy engedélyezés.

11. Bérbeadás - Törvény

Jelen: A siklóernyők bérbeadására van igény és ennek van gyakorlata, de az nem követi a törvényi előírást.

1995. évi XCVII. törvény a légi közlekedésről

Légi jármű bérbeadása

34. § Légi jármű bérbeadása tevékenység folytatásához a légiközlekedési hatóság által kiadott engedély szükséges.

Indoklás: A siklóernyőkkel szemben ez a kötelezettség fölösleges adminisztrációs teher, javasoljuk a megszüntetését.

Javaslat:

„.., kivéve a lajstromozásra nem kötelezett légi járműveket.

12. Start légijárműről - ?

Jelen: Bemutató repüléseknél gyakran alkalmazott start technika a „D-bag”, egy olyan függesztő szerkezet, amivel a siklóernyő indulhat légijárműre függesztett helyzetből. (Helikopter, hőlégballon...)

Jelen gyakorlatban ez az ejtőernyős ugrásokhoz került besorolásra, de attól technikájában, az igényelt képzettségben teljesen eltér. „D-bag” -es indításnál a siklóernyő a hordozóról „full-stall” repülési helyzetben indul, majd a pilóta ebből vezeti ki a normál repülési helyzetbe.

Javaslat: Elsősorban a tevékenység elkülönítése szükséges az ejtőernyőzéstől. Ez után határozhatóak meg a hordozóval és az indítással szembeni követelmények.

13. Para Lift - ?

Jelen: Nem gyakori tevékenység, de létezik Base Jump végrehajtása tandemsiklóernyőről.

Javaslat: Elvi besorolás és követelmények meghatározása.

14. Képzés, jogosítások - Törvény

Jelen: A siklóernyős képzést folytató szervezetek az NKH által engedélyezett tematika alapján működnek. Ez a tematika tartalmazza a jogosítás szintjeit, feltételeit és szabályozza a képzés környezetét. Az Lt. azonban csak a pusztán „bizonyítvány” meglétét követeli meg, ami kérdéseket vet fel:

- Ha a tematika érvényét veszti (pl. szervezet tevékenysége megszűnik), érvényesek maradnak-e a kiadott jogosítások?
- Ha a tematika módosításra kerül (pl. jogosításszinthez kötött tevékenységek), az hogyan lehet érvényes a korábban képzett személyekre?

Jelenleg nincs ami szabályozza magát az engedélyezési eljárást, annak tartalmi követelményeit és nincs meghatározott külső, választott tisztviselőktől független, kontrollja a képzést végző szervezeteknek, személyeknek.

1995. évi XCVII. törvény a légi közlekedésről

A magyar légtér igénybevétele

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

b) amelynek vezetője a légiközlekedési hatóság, illetve a katonai légügyi hatóság által kiadott szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, lajstromozásra nem kötelezett légijármű esetében a jogszabályban meghatározott feltételeknek megfelel.

32. § A lajstromozásra nem kötelezett légi járművek vezetőinek képzését - a légiközlekedési hatóság engedélyével - gazdálkodó szervezet vagy társadalmi szervezet (repülő vagy ejtőernyős egyesület) végzi, amely a képzés

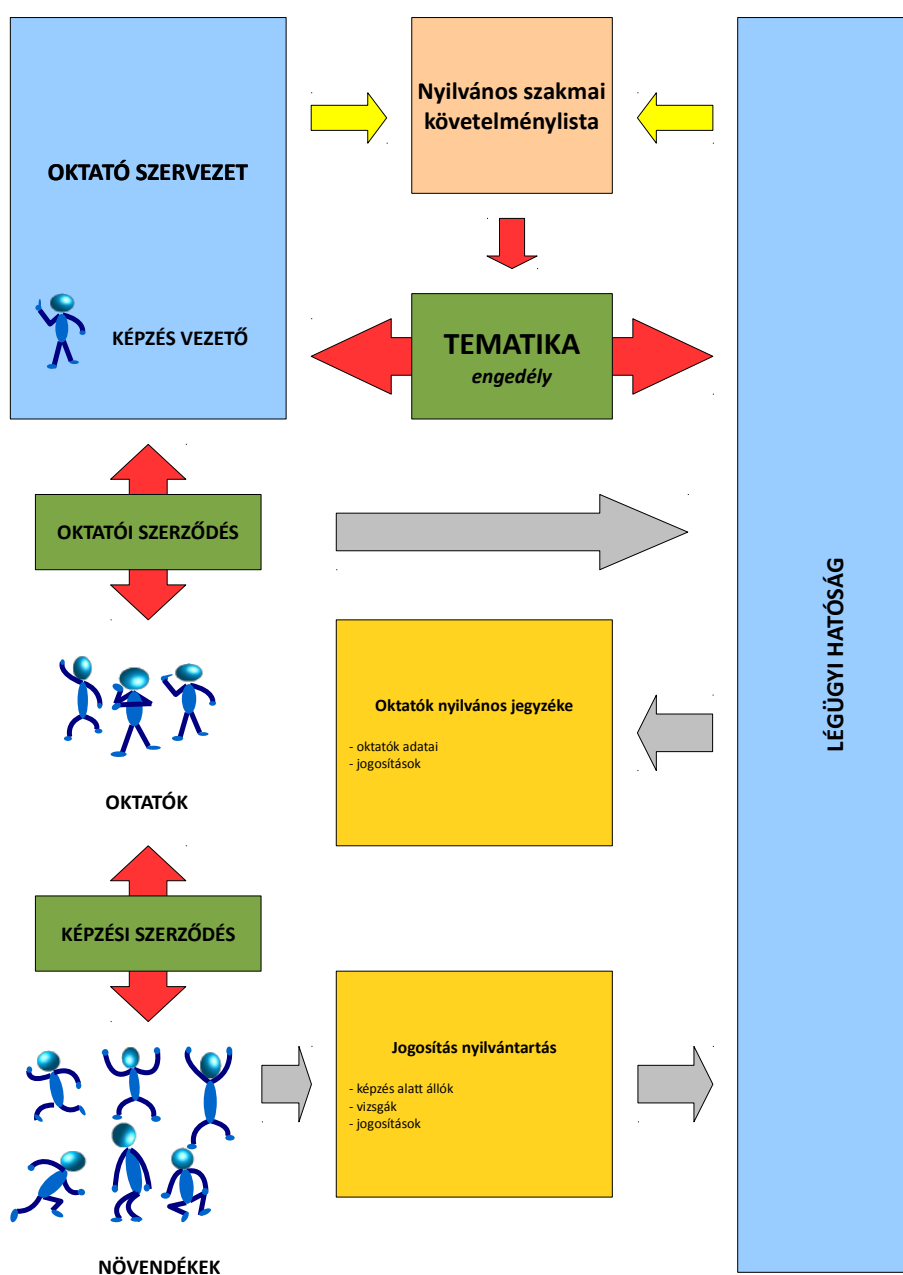
feltételeiről és követelményeiről is gondoskodik.

A légitársaság szabályai

52. § (3) Lajstromozásra nem kötelezett légi járművet az vezethet, aki nem szenved a külön jogszabályban felsorolt betegségek vagy testi hiányosságok egyikében sem, és aki a légitársasági hatóság által engedélyezett tanfolyam elvégzéséről bizonyítvánnyal rendelkezik.

Indoklás: A képzés engedélyezés és a kiadott jogosítások viszonya újragondolásra szorul. Javaslataink létrehozni egy egységes, nyilvános követelmény rendszert, ami minden engedélyezési eljárás minimuma, változásait a már engedélyezett tematikákon is végre kell hajtani. A felügyelő hatóság és a képzést végzők nem az engedélyezési eljárásban, hanem a követelmény rendszer módosításán keresztül kezdeményezhetnek változtatást. A folyamat kritikus pontjai (oktatók, képzésbevonás, vizsgáztatás, jogosítás kiadás), megjelennek az NKH felé nyílt jogosítás jegyzékben. A képzésre jogosultak pedig megjelennek az NKH saját publikus nyilvántartásában.

A siklóernyős képzés javasolt folyamata



15. Műszaki alkalmasság, típusalkalmasság, javítás - Rendelet

Jelen: A siklóernyők típusalkalmassága rendezetlen. A légi alkalmasság vizsgálatát arra engedéllyel rendelkező személyek végzik, a tanúsítványokat engedélyezett tanúsító szervezet adja ki. Az engedélyek megszerzéséhez szükséges eljárásról és követelményekről az NKH eljárást tett közzé, amit visszajelzések alapján többször módosított. A javítás területén jelenleg nincs hasonló eljárás.

1995. évi XCVII. törvény a légi közlekedésről

A típusalkalmasság

46. § (1) *Légijármű, továbbá a külön jogszabályban meghatározott légiközlekedéssel kapcsolatos eszköz abban az esetben tartható üzemben, ha olyan típushoz tartozik, amelyre ... típusalkalmassági bizonyítványt adott ki.*

47. § A 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá nem tartozó esetekben a légijármű, illetve a légiközlekedéssel kapcsolatos eszköz típusalkalmassága feltételeinek és típusalkalmassági vizsgálatának részletes szabályait a miniszter, az állami célú légiközlekedés tekintetében a honvédelemért felelős miniszter a miniszterrel és a rendészetért felelős miniszterrel egyetértésben rendeletben határozza meg.

63/2001. (XII. 23.) KöViM rendelet a polgári légijárművek típus- és légi alkalmasságáról

2. § (1) *Légijármű abban az esetben tartható üzemben, ha olyan típushoz tartozik, amelyre a polgári légiközlekedési hatóság (a továbbiakban: hatóság) az elvégzett típusalkalmassági vizsgálat alapján típusalkalmassági bizonyítványt adott ki.*

10. § *A légijármű szerkezetének, üzemben tartási vagy kiszolgálási rendszerének a repülés biztonságát érintő módosítása esetén akkor tartható továbbra is üzemben, ha a tervezett módosításokat a hatóság határozattal jóváhagyta.*

16. § (1) *A légiközlekedésben az a légijármű vehet részt, amely a hatóság által kiállított, érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal vagy légi alkalmassági tanúsítvánnyal rendelkezik, és a jogszabályban előírt légi alkalmassági előírásoknak folyamatosan megfelel.*

39. § (1) *A hatóság - nyilvános pályázatra benyújtott kérelem alapján - engedélyt adhat a lajstromozásra nem kötelezett légijárművek [Lt. 12. § (1) bekezdés] légi alkalmasságának megállapítására, igazolására.*

49. § (1) *A lajstromozásra nem kötelezett légijárművek nyilvántartását és légi alkalmasságának igazolását a hatóság által feljogosított szervezetek végzik.*

(2) *A nyilvántartás vezetésére feljogosított szervezet (a továbbiakban: szervezet) a nyilvántartásában szereplő légijárművekre légi alkalmassági tanúsítványt ad ki.*

Indoklás: Siklóernyőknél, mint azt nemzetközi példák is alátámasztják, jogszabályi szinten nem szükséges megkövetelni a típus és légi alkalmasságot, ez a pilóta felelősségi körében tartható, néhány megkötés mellett.

A fenti elv nem érvényesíthető, és jogszabályi vagy alacsonyabb szinten ki kell vonni ez alól a tandem (kétüléses) eszközöket, ahol a pilóta felelőssége túlmutat a saját érdekkörén. Nem alkalmazható a képzés alatt állókra sem, mert ők nem rendelkeznek még az ehhez szükséges belátóképességgel és tapasztalattal.

Az általános típusalkalmasság helyett a korlátozott esetekben a légi alkalmasság kiadásánál célszerű követelményként megfogalmazni a siklóernyőknél a vonatkozó minőségügyi szabványoknak való megfelelést vagy más országban honos típusalkalmasságot.

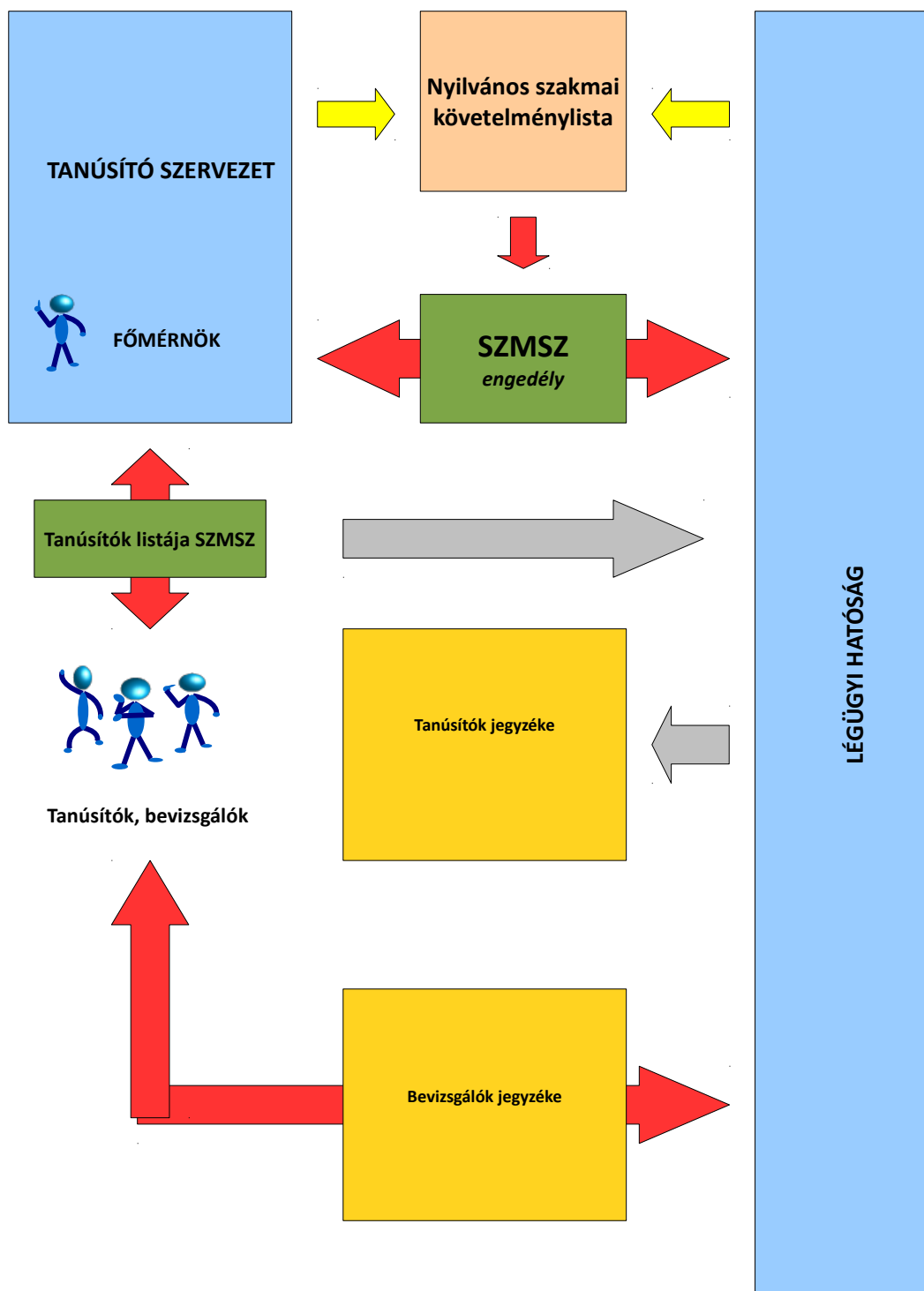
Javaslat:

2 § (1) ..., kivéve a 216/2008/EK rendelet 2. mellékletének g) és j) pontjába sorolt légijárműveket és az e) pont alá sorolható motoros siklóernyőket.

16. § (2) Az 216/2008/EK rendelet 2. mellékletének g) és j) pontjába sorolt légijárműveknek nem kell érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal vagy légi alkalmassági tanúsítvánnyal rendelkeznie, ha annak vezetője önálló repülésre jogosult és a légijármű együléses.

Azokban az esetekben ahol a légialkalmasság megállapítása szükséges, ott a jelenlegi rendszer szerint felépített bevizsgálás javasolt.

A tanúsító szervezet és bevizsgálók



16. Amatőr építés, gyártás - ?

Jelen: Magyarországon néhány kivételes esettől eltekintve siklóernyő gyártás, tervezés nem folyik. A területhez kapcsolódóan az amatőr építés és a kis sorozatú gyártás van jelen a PPG motoroknál és Trike -oknál. A Trike -ok jellemzően saját célra, saját kivitelezésben készülő eszközök. A PPG motorok vagy ehhez hasonlóak, vagy sikeres gyártmányok kisipari másolatai.

Javaslat: Amatőr építés esetén a szerkezet műszaki alkalmassága megállapítható egy légialkalmassági felülvizsgálat során. A PPG és Trike szerkezetekkel kapcsolatban a fő követelmény, hogy a keret törése esetén se legyen lehetséges a pilóta „leszakadása”, mindez az irányíthatóság megtartása mellett. Ez a követelmény egyszerű megoldásokkal (biztonsági átkötések) teljesíthető.

Budapest 2011.02.01.

szerkesztette:

Zsolnay Péter

SIRESZ titkár