



A DronHive közösség javaslatai a rendelet tervezet csomag módosítására

Tisztelt NFM,

Köszönettel vettük a rendelet megelőző szakaszában és most is a publikus véleményezés során a felkérésüket.

Javaslatainkat a DronHive közösség nevében 326 tag, 113 képzett drón pilóta, 4578 telemetriával dokumentált drónos repülésének tapasztalatai és közös véleménye mentén tesszük!

Főbb pontjaink:

1. Szigorítás: A első kategóriába eső képzettség nélküli pilóta ne repülhessen beépített területen! Ez legyen tisztán kiolvasható a rendeletből, mert most nem az!
2. Ne legyen 50m-es lemérhetetlen határ! (Gumiszabály)
3. Ne legyen 500m-es határ!
4. Ne legyen elektronikus kérdőív!
5. Legyen lehetőség a teljesen elektronikus repülés regisztrációra és légtér kérésre is! Ne csak a gép regisztrációra és a légtér ellenőrzésre! Ne két önálló portálon kelljen ügyeket intézni x. napos átfutási idővel. A drónosnak a 6 nap is sok!
6. Ha mégis mindkét rendszer önállóan kiépül, akkor szabad, nyílt, bárki számára elérhető webservice elérhetőséget kérünk mindegyikhez összhangban az OpenSkyAgreementtel.
7. Az FPV és BLOS repülések engedélyezését a képzettséggel és elektronikus repülés bejelentéssel rendelkező pilótáknak beépített területeken kívül.
8. Vállalhatatlannak tartjuk a megkülönböztető ruházat viselését!
9. Hasonlóan irreális a védett személyek fél kilométeres övezete!
10. Kérjük a decimális értékek, a méter, földfelszín feletti magasság és a magyar idő használatát.
11. Nem kívánjuk komplett bibliák hordozását minden drónosra hárítani, amikor azok az adatok elektronizáltak.
12. Kérjük a drónosok védelmére a légtérsértések kivizsgálását is előírni határidővel!
13. Konkrét elméleti és gyakorlati minimum feladatokat várunk meghatározni!
14. A modellezők problémáira:
 - a) Javasoljuk, hogy a 7ed osztályú repülőter bejelentés ne kötődjön semmiféle adminisztratív formulához, mert nem fogják azt bejelenteni.
 - b) Javasoljuk, hogy a modellezők továbbra is szabadon repülhessenek a megszokott modellező reptereiken, a be nem jelentett, de kiépített placcaikon (szélirányjelző és asztal). Ha azon kívül szeretnének repülni, akkor max. a biztosítás legyen számukra is elvárt elem. Más elvárt kötelem velük szemben ne legyen!

Az indoklások és a javaslatok megtalálhatóak a lenti részletes, pontonkénti véleményezésben.

Kérjük VISSZAJELZÉSÜKET, hogy értékelni tudjuk mi is az elvégzett munkánkat.

Köszönettel!

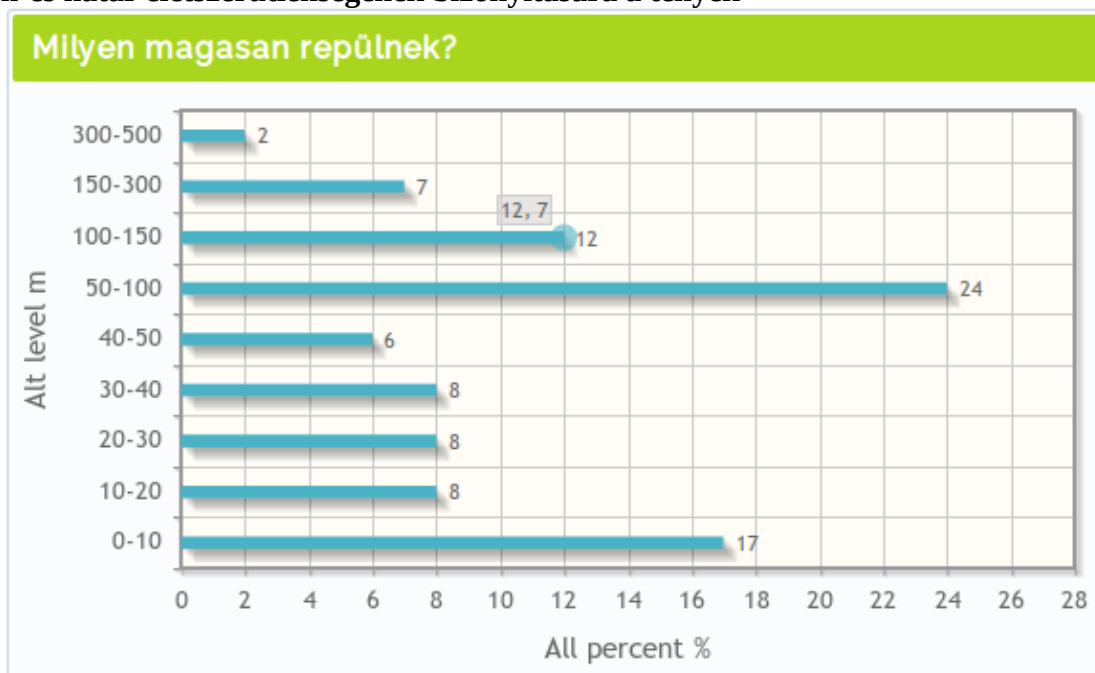
A DronHive csapata

2017.01.04, Budapest



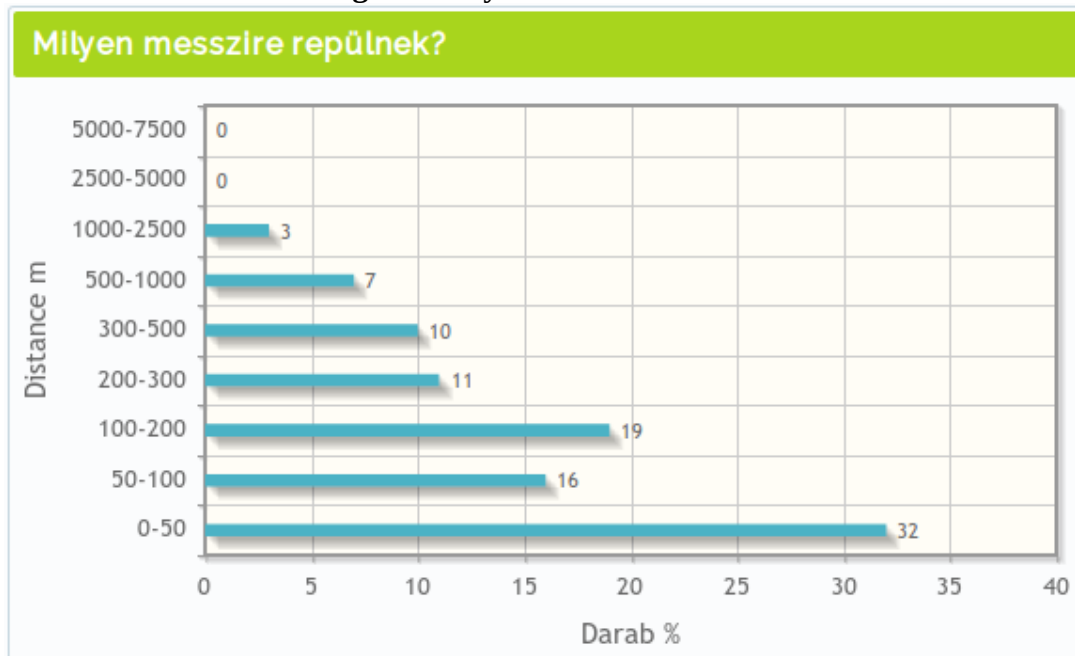
A DronHive közösség javaslatai a rendelet tervezet csomag módosítására

Az 50m-es határ életszerűtlenségének bizonyítására a tények



Jól látható, hogy aki 10m fölé emelkedik az meg sem áll 100 méterig. Egyszerűen azért, mert 50m-en belül akad el a legkönnyebben bármiben, ott a legveszélyesebb! Pont ezt a veszélyt kiprovokálni törvényileg a képzetlenektől felelőtlenség!

Az 500m-es határ életszerűtlenségének tényei



Szintén jól látszik, hogy nincs természetes határa a távolságnak. A döntő többség 32% 50m-en belül közvetlen rálátással repül. 100M-en túl egy Phantom már nem látható, így mindenki a tiltott FPV módon BYLOS repül. Az is látszik, hogy az emberek 3%-a repül 1km-en túl! Mert nincs értelme! Nem erről szól a copterezés. Az ipari alkalmazásokat viszont tökéletesen kinyírja mind az 500m, mind a BYLOS tiltás. Ezáltal közvetlen nemzetgazdasági korlátot, kárt okoz a rendelet.



A DronHive közösség javaslatai a rendelet tervezet csomag módosítására

Részletes véleményezés

A nemzeti fejlesztési miniszter .../2016. (... ..) NFM rendelete a pilóta nélküli légitársaságokról

6. §

(3) Pilóta nélküli légitársaság a működtetése során 30 méterre közelítheti meg a repülésben részt nem vevő személyeket és a közlekedésben részt vevő járműveket.

15m

(4) Pilóta nélküli légitársaság sport-, valamint magáncélú működtetése kizárólag külterületen lehetséges.

Javasoljuk a beépítettlen terület megfogalmazást.

(5) Pilóta nélküli légitársaság sport-, valamint magáncélú működtetése során a lakóépületeket legfeljebb 100 méterre közelítheti meg.

Javasoljuk a 30métert tekintettel, hogy fentről is ennyi – onnan veszélyesebb és egyszerűbb megjegyezni - és a külvárosi területeken a falu szélén kívül lehetetlen biztosítani a 100 métert! Ergó mindenki semmibe fogja venni.

(6) A repülésben részt nem vevő személy írásban engedélyezheti a pilóta nélküli légitársaság vezető számára, hogy a pilóta nélküli légitársaság 30 méteren belül megközelítse.

Javasoljuk a törlését! Irreális elvárás. Amennyiben a kezelő tájékoztatja az adott személyt résztvevővé válik és így megközelítheti a gép. Esetleg ilyen átfogalmazást. Abban az esetben, ha a pilóta nélküli légitársaság kezelője szóban tájékoztatta a repülésben részt nem vevő személyt és az nem tiltakozott ellene akkor 5m-re megközelítheti.

8. §

(1) A pilóta nélküli légitársaság és a pilóta nélküli légitársaság vezető között a repülés teljes időtartama alatt látást támogató eszközök igénybevétele nélkül folyamatos és közvetlen vizuális kapcsolatnak kell fennállnia.

Ez teljesen kinyírja az FPV sportágat, a BYLOS és önmagában a valódi drón repülést. Konkrétan gátolja az iparág és a magyar nemzetgazdaság fejlődését. Ráadásul a drónok BYLOS repülés során az automata vezérlése alatt repülnek a legbiztonságosabban. A statisztika azt mutatja, hogy az esetek 90%-a pilóta hiba. Értelmetlenül félünk tőle. Javasoljuk a törlését! Ez a jelen rendelet tervezet legnagyobb korlátja!

(2) A pilóta nélküli légitársaság működtetése csak napkelte után napnyugtáig folytatható.

Ez konkrétan lehetetlenné teszi a kutató-mentő feladatokat és a a hőkamerás alkalmazásokat. Javasoljuk kiegészítését: 2. kategóriára érvényes képzettség megléte nélkül.

(3) Az (1) bekezdésben foglalt korlátozásokon felül a pilóta nélküli légitársaság működtetése során legfeljebb

a) – a 11. §-ban foglalt kivétellel – a földfelszíntől számított 130 méteres magasságig emelkedhet,

b) 500 méterre távolodhat el a pilóta nélküli légitársaság vezetőtől.

Javasoljuk a kiegészítését 2. kategóriára érvényes képzettség megléte nélkül.

(4) A pilóta nélküli légitársaság vezető egyidejűleg csak egy pilóta nélküli légitársaságot vezethet.

Javasoljuk a törlését! Ellehetetleníti pl a BME fejlesztéseit, amik a drón közlekedés valódi jövőjét jelentik.

9. §

(1) A pilóta nélküli légitársaság felszállása előtt a pilóta nélküli légitársaság vezető a pilóta nélküli légitársaságok használatát támogató mobiltelefonos alkalmazáson keresztül köteles ellenőrizni, hogy a repülés végrehajtása az adott területen és légtérben engedélyezett.

(2) Az alkalmazást a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: HungaroControl Zrt.) üzemelteti



A DronHive közösség javaslatai a rendelet tervezet csomag módosítására

Ezek szerint csak tájékozódni kell! Mi javasoljuk a 2-3-as kategória esetén is a telemetria adatos, elektronikus repülés bejelentést (DronHive) és kedvezményeket javasolunk az 1 kategória számára, hogy elektronikus repülés bejelentés esetén beépített területen is repülhessenek képzettként mindenféle eseti légtér kérés nélkül. Ezzel is segítve, pozitívan diszkriminálva a jogkövetőket!

11. §

(1) Az 1. kategóriába tartozó pilóta nélküli légi járművel a földfelszíntől számított 50 méterig lehet repülni.

Ez betarthatatlan. Senki nem tudja ellenőrizni! Javasoljuk a módosítását 130m-re. Indoklás az 1. kategória amúgy sem jöhet beépített területre!

12. §

(1) Az 1. kategóriába tartozó pilóta nélküli légi járművet működtetni a légiközlekedési hatóság honlapján közzétett oktatóanyagban foglalt ismeretek elsajátítását követően lehet. Az oktatóanyag elektronikus azonosítást követően érhető el, amelynek teljesítéséről a légiközlekedési hatóság automatikusan igazolást állít ki.

Értelmetlen dolog. Bárki, bármikor átveri. Hozzáadott értéke nincs! Javasoljuk a teljes törlését! Helyette az 1. kategória számára a más EU országok által is használt brossurák elhelyezését követelnénk meg az eladóktól, mely egyfajta etikai kódex formájában tartalmazza a minimális rendeletekben meghatározott határokat.

19. § (1) Amennyiben a 3. kategóriába tartozó pilóta nélküli légi jármű működtetése nem VII. osztályú repülőtéren történik, a pilóta nélküli légi jármű akkor működtethető, ha a légiközlekedési hatóság által kiállított légialkalmassági tanúsítvánnyal rendelkezik.

(2) A 3. kategóriába tartozó pilóta nélküli légi jármű minden repüléséről üzemi napló vezetése szükséges, amely tartalmi elemei: a) a pilóta nélküli légi jármű vezető neve, szakszolgálati engedélyének száma, b) a pilóta nélküli légi jármű típusa, nyilvántartási száma, c) a repülés időpontja, teljes időtartama, d) a fel-, és leszállások száma, helye, ideje, f) rendellenességek, balesetek

Pontosan ugyan így a 3. kategória mintájára a 2. kategóriára is javasoljuk előírni az automatikus telemetria adatokkal történő bejelentést – DronHive Az itt megadott adatok megadásának előírásával. Logikusan lemondva a papírosra jellemző aláírásokról és hasonló manuális dolgokról.

20. §

f) kis magasságú állami célú repüléseknek az érvényes repülési terv alapján megjelenített útvonalától mért 5 km szélességű sávban és

Javasoljuk az 1km-re szűkítését!

(3) Pilóta nélküli légi jármű a biztosítást ellátó rendőri szerv vezetőjének, a terület kezelőjének vagy az üzemeltetőnek egyedi engedélye alapján az általa meghatározott feltételekkel működtethető:

Ezen pont alatt mindenhol 500m szerepel. Az fél KM! Egy átlagos drónos 50m-re távolodik el a DH mérései alapján. Ezért irreális elvárás az 500m! A rendvédelmi szervek se képesek 100m-nél távolabb érzékelni egy ilyen tárgyat. Javasoljuk a 100m-re csökkentését!

(5) A (3) bekezdés e) és f) pontjában meghatározott helyszínek esetében a helyszínre érkező, intézkedésre jogosult rendőr felszólíthatja a pilóta nélküli légi járművet vezető személyt, hogy tevékenységét fejezze be.



A DronHive közösség javaslatai a rendelet tervezet csomag módosítására

Félreérthetőnek érezzük. Ha forgatást végzünk írásos engedéllyel és képzettséggel. Akkor a rendőr megkérni megkérhet, de letiltani ne tilthasson le! Általános szabályként tehát maradhat, de valahogy ezt át kell hidalni, mert ezek lesznek az első vitás esetek!

23. §

d) az FPV repülés segítő személy közreműködése nélkül kerül végrehajtására

Az FPV repülés teljes kizárásra került a 8. §. 1. pontjában!!!!

4.

a) a légtér középpontját WGS-84 rendszerű földrajzi koordináták szerint,

Javasoljuk kiegészíteni: a Légügyi törvényben és az ICAO AIP-ben is használt DECIMÁLIS formátumban. 460013N 0184753E R=5km formátumban vagy BOX esetén, koordináták sorozata nem sorba rendezve, hanem körbe jártan megadva.

b) a légtér-igénybevétel dátumát, a kezdés és befejezés időpontját (UTC-ben),

Javasoljuk a helyi idő (CET) alkalmazását! Az érték átváltható! A mindennapi drónost viszont megtéveszti! Ha segítjük a kitöltés a drónos nyelvét használva pontosabb adatokat kapunk, s végső soron ez szolgálja a repbiztonságot.

c) az igényelt légtér alsó és felső határát,

Javasoljuk a MÉTER használatát föld felszín feletti értékben (GND)! Engedve bármilyen méret megadását. Nem kikötve 1500 lábra kerekítésekkel! Mindezek szintén átválthatóak!

(8) A drón légtérét úgy kell kijelölni, hogy a) a felső határa legfeljebb 1500 láb (450 m) AMSL és b) az oldalhatára egy megadott középponttól számított legfeljebb 500 méter sugarú kör legyen

Javasoljuk magyarázatát a kijelölőknek! Ide „Legfeljebb” van írva, nem minimum! Tehát ki lehet adni 100m kerületű 0-tól 80m-es magasságig GND. Ne pocsékoljuk az amúgy is kis légtér!

(11) A drón légtér igénybevételének megkezdését — a határozatban engedélyezett kezdő időpontja, illetve a b) pont esetében a szüneteltetés időpontja előtt legalább 3 órával — a 23. § (4) bekezdés e) pontjában meghatározott személy köteles a Budapest ATS Központnak megadni a következő információkkal: a) az igénybevétel valós kezdésének időpontja (a továbbiakban: aktiválás) és a tervezett befejezés időpontja, b) ha az igénybevétel legalább 30 percig szünetel, az ismételt aktiválás tervezett időpontja, c) az engedélyezett drón légtér kiterjedésének csökkentése a tényleges feladat függvényében és d) az igénybevétel várható befejezésének időpontja, ha az korábbi a határozatban engedélyezett befejező időpontnál.

Az „egyszerűsített drón légtér” így értelmét veszti! Az egyszerűsített így bonyolultabb mint a normál eseti, még ha elvileg hamarabb igényelhető akkor is.

Javasoljuk helyette: A DronHive használatát, ami pontosan ezt teszi. Vagy a paragrafus teljes törlését.

Javasoljuk egy (13) paragrafus bevezetését: A légügyi hatóság köteles a bejelentett drón légterek megsértését 15 napon belül érdemben kivizsgálni. A továbbiakban nem hivatkozhatnak arra, hogy a 300m alatti légtér nem légtér! A drón légtérsértések bejelentését a HC elektronikus felületének támogatni kell!

24. §

(1) A pilóta nélküli légi jármű vezető – a pilóta nélküli légi jármű kategóriájától és a működtetés körülményétől függően – az alábbi dokumentumokkal igazolja a használat jogszerűségét:

a) pilóta nélküli légi jármű vezetéséhez szükséges képzés elvégzését igazoló dokumentummal vagy a 3. kategóriába tartozó pilóta nélküli légi jármű esetén szakszolgálati engedéllyel,



A DronHive közösség javaslatai a rendelet tervezet csomag módosítására

- b) harmadik személyeknek okozott kártérítésre vonatkozó érvényes felelősségbiztosítási fedezetét igazoló dokumentummal,
- c) a gyártó által mellékelte kezelési útmutatóval,
- d) eseti légtér vagy drón légtér meglétét igazoló határozattal, ha eseti légtér kijelölés szükséges,
- e) korlátozott légtér igénybevételére vonatkozó hatósági engedély, ha korlátozott légtérben történik a repülés végrehajtása,
- f) a pilóta nélküli légi jármű légi alkalmasságát igazoló légi alkalmassági tanúsítvánnyal, ha a pilóta nélküli légi jármű a 3. kategóriába tartozik, valamint
- g) frekvenciahasználati engedéllyel, ha a pilóta nélküli légi jármű nem a szabad frekvenciát használja.

Így 7 dokumentumot kéne egy drónosnak magánál hordania! Ez irreális elvárás! Még egy autóvezetőnek se kell ennyi, pedig lényegesen nagyobb kockázatot jelent.

Javasoljuk: a c), d), e) törlését. A (2) módosítását a lentiek szerint.

(2) Az (1) bekezdésben foglalt dokumentumok elektronikus formában is bemutatathatók.

Az a), b) jelenleg is elérhető a DH-n. A c), d), e), f), g) mind csatolható és online elektronikusan lekérdezhető.

Javasoljuk, hogy az összes pont legyen elektronikus formában bemutatatható!

10. Működtetés lakott terület felett

Javasoljuk a beépített területre módosítását. Definíció: Olyan nem épített terület, amittől legközelebb 30m-re helyezkedik el épített tárgy.

25. §

(1) A 6. § (1) bekezdésben meghatározott eset kivételével lakott terület feletti működtetés során a) a pilóta nélküli légi jármű vezető köteles a pilóta nélküli légi jármű piktogramját ábrázoló megkülönböztető ruházatot viselni a repülés teljes időtartama alatt és

Javaslatunk: Teljes törlése. Indoklás: polémiába fog torkolni a teljes rendelet tervezet miatt. Ez az 1903-as autós törvények komikus verzióját idézi, amikor piros zászlóval kellett a motorhajtány előtt sétálnia egy embernek és hangosan füttyögetni. Ma meg 2017-et írunk!

b) a pilóta nélküli légi jármű működtetése során a pilóta nélküli légi jármű vezetőkön kívül legalább egy segítő személynek a repülés helyszínén kell tartózkodni.

Javaslatunk: kiegészíteni a 2-3-as kategória esetén kitéttel. Az 1-es esetében ez irreális elvárás.

(2) A pilóta nélküli légi járművel történő fel- és leszállás kizárólag az e célra kijelölt, elhatárolt munkaterületen történhet.

Javaslatunk: kiegészíteni a 2-3-as kategória esetén kitéttel. Az 1-es esetében ez irreális elvárás. Indoklás: A 2-es kategória esetén is a kijelölés értelmetlen és vitaforrás lesz. Az elhatárolás rendben.

(3) A pilóta nélküli légi jármű működtetése során vészleszállóhelyet kell kijelölni, amely a munkaterületen belül található.

Javaslatunk: kiegészíteni a 2-3-as kategória esetén kitéttel. Az 1-es esetében ez irreális elvárás. Javasoljuk a kijelöli szó, elhatárolni szóra cseréjét.

26. §



A DronHive közösség javaslatai a rendelet tervezet csomag módosítására

f) a pilóta nélküli légitármű működtetése során a munkaterületen csak a pilóta nélküli légitármű vezető, a segítő személy, valamint olyan személyek tartózkodnak, akik a műveletben az üzemben tartó által meghatározott feltételek mellett részt vesznek.

Tipikusan nem teljesíthető kitétel!

Javasoljuk: a teljes törlését.

(4) A pilóta nélküli légitármű vezető a közlekedésbiztonsági szervnek jelenti azokat az eseményeket, amelyek során

- a) az eseményben 3. kategóriába tartozó pilóta nélküli légitármű is érintett,
- b) az esemény súlyos vagy halálos személyi sérüléssel járt,
- c) az esemény a pilóta nélküli légitárműtől eltérő légitárművet is érintett, beleértve az összeütközésközeli helyzetet is, vagy
- d) a pilóta nélküli légitármű tereptárggyal vagy személlyel ütközött.

Javasoljuk: kiegészítését a 2-3-as kategória esetére.

Javasoljuk: A jelentés teljesen elektronikus formáját. Lásd DronHive repülés lezárása funkció. Passzív módon: log elemzés.

(5) A pilóta nélküli légitármű vezető a (4) bekezdésben nem említett eseményeket a közlekedésbiztonsági szervnek jelentheti.

Hol, hogy, kinek. A KBSZ-nél a nagygépeseknek szánt, 600 oldalas word doksi kitöltésével? Esetleg a repbiztonsági vezetőnek HC, Székely Zolinak íméiben?

Javasoljuk: A HC rendszerének, vagy az immár harmadik szereplő KBSZ rendszerének alkalmasnak kell lenni az elektronikus bejelentésre! Vagy segíteni kell a DronHive-ot, hogy 1etlen pontból, automatikusan megtegye ezt.

Nyilvántartás

29 – 30 - 31. §

Ez esetben lesz egy légtér információs szolgáltatása a HC-nek és egy teljesen külön elektronikus felülete az NKH-nak! Egy drónostól nem elvárható az, hogy ennyi helyre külön-külön eljárjon.

Javaslatunk:

1. vagy a DronHive-hoz hasonló alkalmazás használatával legyen mód:

- a) a felhasználó regisztrálására
- b) a drón regisztrálására
- c) a repülés regisztrálására
- d) a repesemények regisztrálására
- e) a légtérsértések bejelentésére

mindezekből a DH már 1 éve az a)-d) pontig mindre alkalmas.

2. vagy a kereskedésekben eladáskor történő felhasználó regisztrációt, amihez a drón regisztrációja már előre megtörtént a kereskedő által. (Pontosan ugyanúgy, mint az autónál, hajónál, repülőknél).

(Zárójelben jegyezzük meg, hogy a HC légtérinformációs feladatait már 2 éve megvalósította a DH, amit kiegészíteni kéne az új adatforrásokkal. Míg az NKH a)-e) elektronikus ügyviteli feladatit is megvalósítja a DH 90%-ban élőben, most és azonnal)



14. Légiakalmassági vizsgálat

32. §

Mivel a személy szállítás teljesen ki lett zárva. Így ezen pont lényegében értelmetlen. Jelen ismereteink szerint 2 db ilyen gép van Magyarországon. Abban a pillanatban, hogy a személy és áruszállítás megjelenik idehaza ez a 14-15-ös pont borzasztó gátat fog képezni. Kifejezetten gátolni fogja a K+F fejlesztést. Egy ilyen tanúsítás tapasztalatból mondom (METEOR-3MA) jó másfél évig elhúzódik. Ilyen szinten ismét nemzetgazdasági kárt okoz. Két gép miatt értelmetlen törvénybe iktatni! Javasoljuk a törlését, vagy további egyszerűsítését, esetleg maximális idő megadásával enyhítését!

15. Légiakalmassági tanúsítvány

33. §

(2) A légiakalmassági tanúsítvány tartalmazza – a Ket.-ben meghatározottakon kívül – a pilóta nélküli légi jármű

A szövegből nem derül ki sehol, mi az a Ket.?

Csak a (6)-os pont olyan plusz terheket jelent egy 26kg-os gépre is, ami egy autó adás vételénél is szigorúbb. Irreális az, hogy egy 26-150kg-os eszközt durvább feltételek mellett lehet használni mint egy UL repülőgépet! Szerintünk ezt így le kéne egyszerűsíteni egy egyszeri szemlére és plusz jelre a regisztrációs számban. S nem tenni ki külön irányítástechnikai, repüléstechnikai szakvélemények és mindenféle időbeli lejáratok függvényrendszerévé. Ismét odafigyelve a K+F fontosságára és a nemzetgazdaságra!

16. Pilóta nélküli légi jármű vezetésére jogosító engedélyek típusai

34. §

(1) A pilóta nélküli légi jármű vezetőnek az 5. mellékletben meghatározott tematika szerint pilóta nélküli légi jármű vezetői engedéllyel kell rendelkeznie, ha a működtetés során a pilóta nélküli légi jármű

a) repülési magassága a földfelszíntől számított 50 métert meghaladja, vagy

Javaslatunk: ha beépített területen repül

Indoklás: Igen szigorítást javaslunk. Az 50 méter nem ellenőrizhető! A pilóta igazolvány igen. Ezek az eszközök – beleértve az 1-es kategóriát is – 50 méteren belül a legveszélyesebbek.

b) maximális felszálló tömege meghaladja a 2 kg-ot.

Javaslatunk:

c) ha 150 méter felett repül.

35. §

(5) Az oktatói jogosítás érvényessége 2 év.

Javaslatunk: 5 év

36. §

(6) Az oktatói jogosítás érvényessége 2 év.

Javaslatunk: 5 év

40. §

b) az üzemeltetési kézikönyvet.



A DronHive közösség javaslatai a rendelet tervezet csomag módosítására

Képző szervezet üzemeltetési kézikönyve?!

Javaslatunk: a pont törlése

2. melléklet a .../2016. (... ..) NFM rendelethez

Javaslatunk a térképhez magyarázatot csatolni. Pl. kék zóna 150m-ig., lila zóna 100m-ig, piros zóna 0-ig.

1.3. A VIZSGA

1.3.1. Elméleti vizsga

Javaslatunk: kiegészíteni új ponttal, ami tartalmazza a minimum követelményeket. Pl. 28 kérdés-ből 20-nak sikerülnie kell, tehát cca. 70% a határ.

1.3.2. Jártassági vizsga

1.3.2.2. A jártassági vizsgát a repülés fázisainak megfelelően, a 1.2. pontban meghatározott tematika szerint kell lefolytatni.

Javasoljuk: Hogy minimum tematikát adjon meg a hatóság. Ami az iránytévesztés, koncentrációhiány és habitus hiba felderítésére módot ad.

1. feladat 5x5m-es boksza 1.5m-en mindig előre irányban,

2. feladat. Ugyanez, mindig oldal irányban.

3. feladat. Ugyanez mindig 90 fokos fordulóval a sarokpontokon.

4. nyolcas repülés 1.5m-en akadályokkal.

1.3.2.3. A légiközlekedési hatóság a vizsgaszabályzatban meghatározza a vizsga végrehajtására vonatkozó tűréshatárokat is.

Szerintünk hiba. A Vizsgaszabályzatot a Képző szerv hozza. A hatóságnak pl. a fenti módon kell a minimumot meghatároznia.

Javaslat: törlés, előző pontok kiegészítése

3. A pilóta nélküli légi jármű vezetői engedély formai követelményei

3.1. A pilóta nélküli légi jármű vezetői engedély tartalmazza:

3.1.1. az engedélyes nevét, lakcímét,

3.1.2. a kiállító képző szervezet nevét,

3.1.3. a jogosításokat,

3.1.4. az engedély érvényességét.

Javasoljuk: kiegészíteni. A képzés szintjét! 1-2-3-as kategória.

7. melléklet a

.../2016. (... ..) NFM rendelethez A képző szervezetre vonatkozó követelmények

3.2. A képzésben csak a légiközlekedési hatóság által a képzés céljára jóváhagyott pilóta nélküli légi járművet lehet használni.

Szerintünk ez képtelen helyzetet teremt. A Hatóságnak így minden hétre lenne jóváhagyandó légi jármű vizsgálata, ami kivitelezhetetlen helyzetet teremt. 2016 év során 3 DJI Phantom típus jelent meg és diákok mindig a legújabbat akarták és használták a mindennapokban.

Javasoljuk: Módosítását a képzés céljára jóváhagyott helyett, regisztrált járműre.

5.4. ÜZEMELTETÉSI KÉZIKÖNYV



A DronHive közösség javaslatai a rendelet tervezet csomag módosítására

A teljes 5. pont általános rész valójában a képzési kézikönyv-ben már benne van. Az 5.4-es fejezet pedig a Vizsgaszabályzat része. Jegyzőkönyvet vezetni a képzési repülésekről és a képzésen részt vevő gépekről az 1-2-es kategóriákban értelmetlen és nem életszerű. Sok pilóta a saját gépével vizsgálják, amit előtte az oktató átvizsgált és berepült.

Javaslatunk: Üzemeltetési kézikönyv vezetése max. a 3-as kategóriában tartott képzések esetében szükséges.

1. melléklet a .../2016. (... ...) NGM rendelethez

([A rendelet szempontjából játéknak nem minősülő termékek] „

25. A 250 gramm feletti és a nem játék céljára tervezett pilóta nélküli légi járművek, ezek az eszközök legfeljebb 30 méterre távolodhatnak el a pilóta nélküli légi jármű vezetőtől.”

Javaslatunk a magyarítása:

25. A 250 gramm feletti és a nem játék céljára tervezett pilóta nélküli légi járművek legfeljebb 30 méterre távolodhatnak el a pilóta nélküli légi jármű vezetőtől.”