

## **Tanulmány a siklórepülőк megítéléséről a természetvédelmi területek használatá vonatkozásában**

*A tanulmány készítőjeként annyit kívánok megemlíteni magamról, hogy bejegyzett igazságügyi légiközlekedési és mérnök kamarai siklórepülő szakértő vagyok, a könnyűrepülés 3 ágában is (siklóernyőzés, sárkányrepülés és motoros sárkányrepülés) oktató, a siklórepülésben mintegy 41 éve aktív szerepet játszó pilóta, a siklórepülés hazai érdekképviseletére 2004. március 31-én megalakult Szabad Repülőк Szövetségének elnöke vagyok.*

*1990. októberétől a Magyar Repülőszövetség siklórepülő szakágának vezetője voltam. 1990-től 2014-ig folyamatosan a hazai siklórepülést képviseltem a Nemzetközi Repülőszövetség siklórepülő szekciójában és jelenleg is az Európai Siklórepülő Unió (EHPU) nemzetközi szakmai szervezetének magyar képviselője vagyok.*

*Különbözö felsőoktatási intézményekben 7 éven át oktattam a siklórepülést, mint egyetemi (főiskolai) tantárgyat. 1991 és 1994 között a Magyar Tudományos Akadémia ösztöndíjasaként siklórepülő területen folytattam tudományos kutatómunkát.*

*1994-ben tagja voltam a légiközlekedési törvényt előkészítő munkacsoportnak.*

A jelen tanulmány célja eloszlatni azokat a félreértéseket, amelyek az utóbbi években a hazai siklórepülés (hajtómű nélküli siklóernyőzés és sárkányrepülés) körül a tevékenység jellegét és hatásait tekintve kialakultak.

Mindenekelőtt a jobb megértés érdekében azzal az analógiával szeretnék élni, amellyel a világban e repülésfajttával foglalkozó – a siklórepülés tekintetében mind a szakterület kialakulásának időpontját, mind a tevékenységet végzőк létszámát figyelembe véve – vezető országok is élnek. Ez az összehasonlítás pedig a siklórepülés légiközlekedésben elfoglalt helyét a földi közlekedésben használt kerékpározással veti össze. Azaz a siklórepülés részben rekreációs sporttevékenység, részben levegőben folytatott közlekedési tevékenység. A repülőeszköz tekintetében a világ legtöbb országában semmivel sincs több korlátozás alá vonva, mint a földi közlekedésben vagy rekreációs sportban használt kerékpár.

A hazai jogi megközelítés – mert az elmúlt évtizedekben az ehhez értő szakmai szervezetek véleményét a jogalkotók nem vették figyelembe – az európai és a világ más siklórepülő jogi megközelítésétől eltérően felesleges és indokolatlan korlátokat állít az e tevékenységet végzőк elé.

A természetvédelemre vonatkozó jogszabályok értelmezésekor a jogalkalmazók (kormányhivatalok, természetvédelmi szakhatóságok és egyéb hatóságok) szakmailag érthetetlen módon a siklórepülést technikai sportként definiálják, holott ilyen definíció jogilag nem létezik. Maga a siklórepülő tevékenység valójában a földről való elemelkedést követően kezdődik meg, akár légiközlekedési, akár rekreációs sport, akár versenysport a siklórepülő pilóta célja.

Légiközlekedési szempontból a légtérhasználatra vonatkozó jogszabály környezetvédelmi szempontból korlátoz bizonyos légtereket, ezek azonban csak hajtóművel rendelkező repülőeszközökre jelentenek tilalmat. A földön való mozgás, tevékenység szempontjából a kiemelten védett természetvédelmi területek jelenthetnek valós korlátot, ahová a gyalogos belépés is korlátozott.

Az utóbbi években elterjedt az a sajnálatos jogalkalmazási gyakorlat, hogy egy félremagyarázható jogszabályi szövegezésből adódóan a hajtóművel nem rendelkező siklórepülést technikai sporttevékenységnek titulálják. A Natura-2000 programba bevont területeken ily módon a siklórepülők külön engedély alapján használhatják azokat a területeket, amelyeket ugyanakkor külön engedély nélkül túrázók, kerékpározók, hobby-modellrepülők használhatnak. Érthető a használat engedélyezése a káros anyagot ki nem bocsátó, maguk mögött a területen a természethez nem illő anyagot hátra nem hagyó tevékenységek esetében. Csupán az nem érthető, a siklórepülő tevékenység – amely a földfelszínen semmiképp sem tekinthető technikai sporttevékenységnek – miért nem tartozik közéjük.

A siklórepülés, mint légiközlekedési fajta mindaddig nem tekinthető repülési tevékenységnek, ameddig a pilóta lába el nem hagyja a talajt. Ugyan a légiközlekedési törvény tartalmaz utalást arra vonatkozóan, hogy a repülést megelőzően is vannak a légiközlekedési tevékenységhez tartozó cselekmények, azonban ez kifejezetten a légijármű parancsnoki felelősség és egyes biztosítási, illetve baleseti események szempontjából szerepel a törvényben és siklórepülők esetére csupán áttételesen értelmezhető. Egy siklórepülő – siklóernyős vagy sárkányrepülő – légitévékenysége a földről való emelkedéskor kezdődik meg és a földet érésekor véget is ér.

A siklórepülés, mint rekreációs tevékenység a fenti megközelítésnél annyival jelenthet többet, hogy az előkészítő műveletek is a rekreáció részei, de nem jobban, mint egy sátrat állító kiránduló, vagy egy ebédjét elfogyasztó turista tevékenysége. (Itt kívánom megjegyezni azt a több évtizedes tapasztalatot, hogy a siklórepülők starthelyein legtöbbször nem a siklórepülők, hanem a turisták kommunális hulladéka marad hátra, akik a védett területen nem csupán fel-hanem le is mennek, szemetüket a lefelé már a területen nem gyalogló hanem lerepülő pilóták hozzák le.)

A siklórepülés, mint versenysport a külső szemlélő megítélése szerint – a versenyek rendezvény jellege miatt, valamint a sportolókon kívül a rendezők illetve közönség jelenléte miatt – valóban a környezetben nagyobb nyomot hagy.

Annak megítélésére, hogy milyen tevékenységhez szükséges engedélyeztetés, mindenekelőtt tisztázni kellene az adott tevékenység hatásait. Szakmailag indokoltan meg kellene határozni, hogy melyek egy technikai sporttevékenység kritériumai. Tisztázni szükséges, hogy a siklórepülés nem a talajon végzett tevékenység, annak a talajon végzett előkészítő és befejező művelete semennyivel sem több, mint a jelenleg korlátozás alá eső területeken külön engedélyek nélkül folytatható tevékenységek.

Ezt a tanulmányt abból a célból készítettem, hogy a jogalkotásban illetékes szervek figyelmét felhívjam a jelen helyzet fonákságaira, a helytelen jogalkalmazói magatartásra, ami értelmetlenül korlátozza több ezer természetszerető ember egészséges sportoláshoz való lehetőségeit és ezzel gátat szab a siklórepülő sport hazai fejlesztésének. Bízom abban, hogy indokaim elegendőek egy értelmes és szakszerű szabályozás kialakításához.

Budapest, 2021. augusztus 1.

Kerekes László

igazságügyi légiközlekedési szakértő