

# Engedélyezési feltételek tervezete Csobánc-tető siklóernyős és sárkányrepülő használatához

Készült a Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság (BFNP) 2010. július 6-án ismertett szakmai tervezete alapján, a Siklórepülő Szövetség (SIRESZ) és a Szabad Repülők Szövetségének (HFFA) együttműködésében, a Magyar Repülő Szövetség (MRSZ) támogatásával.

## Bevezető

A siklóernyőzés a Balaton-felvidéki Nemzeti Park területén engedélyezett, idegenforgalmi szempontból támogatott sport- és rekreációs tevékenység. A terület használatához a természetvédelemről szóló 1996. évi LIII. törvény és az ehhez kapcsolódó jogszabályok rendelkezései alapján a Közép-dunántúli Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség engedélye szükséges. Jelen dokumentum rendeltetése, hogy összefoglalja azokat a természetvédelmi szempontú feltételeket, amelyek teljesülése esetén a BFNP szakmailag elfogadhatónak tartja Csobánc-tető egyes kijelölt részeinek siklórepülő tevékenységre történő engedélyezését. A siklóernyőzés és a sárkányrepülés repülés-szakmai vonatkozású szabályozása kívül esik a BFNP és a környezetvédelmi hatóság hatáskörén, erről a légitörvényről szóló 1995. évi XCVII. törvény és az ezt kiegészítő jogszabályok rendelkeznek.

## Célkitűzések, elvárások

- A siklórepülő tevékenység életszerűen betartható feltételeinek biztosítása.
- A siklórepülés szabályozása oly módon, hogy az kulturálisan valamint természetvédelmi szempontból is elfogadható és hosszú távon fenntartható legyen, továbbá harmonizáljon a nemzetközi gyakorlattal.
- A helyi lakosság és a nemzeti park látogatói biztonságának megőrzése.

## 1. Általános rendelkezések

Jelen szabályozás a Csobánc-tetőre (Gyulakeszi 070 hrsz., Tapolca 0584 hrsz.) vonatkozik. A hegytetőn kijelölésre kerültek a starthelyként használható, elkülönített területek (továbbiakban: starthelyek). Siklórepülő tevékenység kizárólag ezeken a területeken folytatható, a terület természetvédelmi terhelését korlátozó, az alábbiakban részletezett feltételek betartása mellett.

A starthelyeken kívüli területeken továbbra is kötelező a fokozottan védett természeti területekre vonatkozó szabályok betartása, azaz csak gyalogosan és csak a kijelölt turistaútvonalakon szabad tartózkodni.

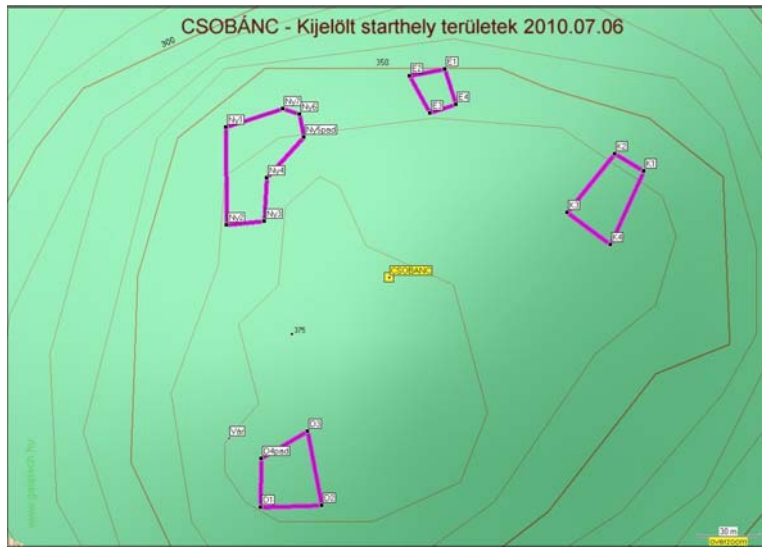
## 2. Starthelyhez vezető út

A Csobánc tető illetve a starthelyek megközelítése csak gyalogosan, a kijelölt turistaútvonalakon lehetséges.

### 3. Starthely használat

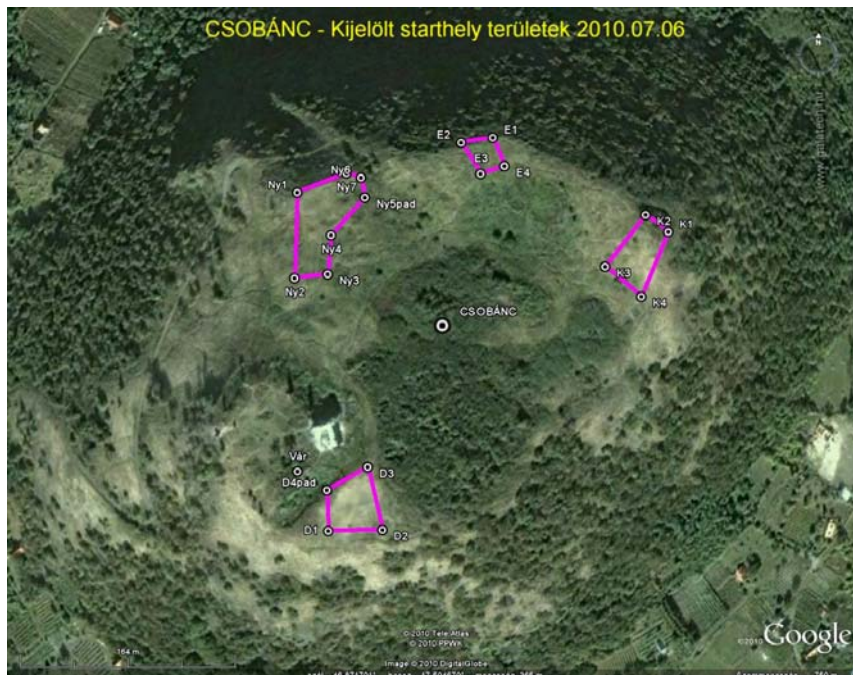
3.1 A Csobánc-hegy tetején kizárólag az alább kijelölt, GPS koordinátákkal rögzített 4 db starthely használható. Ezeken csak a siklórepülővel történő fel- és leszállás, továbbá a repülést előkészítő illetve befejező szerelési, csomagolási tevékenységek engedélyezettek.

### 3.2 Kijelölt starthely területek:



Csobánc: kijelölt starthely területek 2010-07-06 (szintvonalas)

[http://galatech.hu/pg/Csobanc/Csobanc-kijelolt-starthely-teruletek\\_2010-07-06.JPG](http://galatech.hu/pg/Csobanc/Csobanc-kijelolt-starthely-teruletek_2010-07-06.JPG)



Csobánc: kijelölt starthely területek 2010-07-06 (műhold)

[http://galatech.hu/pg/Csobanc/Csobanc-kijelolt-starthely-teruletek\\_GE\\_2010-07-06.JPG](http://galatech.hu/pg/Csobanc/Csobanc-kijelolt-starthely-teruletek_GE_2010-07-06.JPG)

### 3.3 Koordináta lista:

**E1:** N46.87261 E17.50503

**E2:** N46.87258 E17.50480

**E3:** N46.87242 E17.50493

**E4:** N46.87245 E17.50510

**K1:** N46.87216 E17.50629

**K2:** N46.87224 E17.50611

**K3:** N46.87198 E17.50581

**K4:** N46.87184 E17.50608

**D1:** N46.87070 E17.50385

**D2:** N46.87071 E17.50424

**D3:** N46.87103 E17.50415

**D4:** N46.87091 E17.50386 (fapad)

**Ny1:** N46.87236 E17.50363

**Ny2:** N46.87193 E17.50363

**Ny3:** N46.87195 E17.50388

**Ny4:** N46.87213 E17.50389

**Ny5:** N46.87231 E17.50413 (fapad)

**Ny6:** N46.87241 E17.50410

**Ny7:** N46.87244 E17.50399

- 3.4** Az egyes starthely területek helyszíni kitűzésére a sarokpontokon elhelyezett, pár centiméter kiemelkedésű, festett fejű karóval kerül sor.
- 3.5** A starthelyeket csak hulladék- és szeméttmentes állapotban lehet hátrahagyni, azaz az érkezéskor esetleg ott lévő szemetet is el kell távolítani. A tisztaságra fokozottan ügyelni kell az egész hegytetőn, illetve a megközelítési útvonalon.
- 3.6** Az egész területen tilos a szemetelés, a tűzgyújtás, a táborozás (kempingezés).
- 3.7** A területen bármilyen növény, állat vagy geológiai képződmény gyűjtése tilos.
- 3.8** A siklórepülő személyeknek a helyszínen is rendelkezni kell személyazonosításra alkalmas igazolvánnyal és minden a repüléshez szükséges okmánnyal, melyeket a vonatkozó jogszabályok előírnak. Ezeket az iratokat a siklórepülőök kötelesek az ellenőrzésre jogosult hatóságok képviselőinek bemutatni.
- 3.9** A starthelyeken csak olyan személy tartózkodhat és végezhet siklórepülő tevékenységet, aki az általános természetvédelmi előírásokon túl személyesen azonosítható módon elfogadja és betartja jelen szabályozás rendelkezéseit. Ezek esetleges megsértéséért személyre szóló felelősséggel tartozik.
- 3.10** A kijelölt starthelyeket mindenki saját felelősségére használhatja.

## 4. Az együttműködés és az engedélyezés jogi technikája

Az egységes feltételeket, ugyanakkor az egyéni felelősséget is megteremtő jogviszonyt kétszintű megállapodás biztosítja. *(Hasonló osztott felelősségű konstrukciót korábban légtér igénybevételre alkalmaztunk.)* Cél, hogy az esetleges szabálysértő ne a kollektíva jogait veszélyeztesse.

### (1) szint: a hatóság és a szövetségek közötti megállapodás

A legális siklórepülőket 100%-ban képviselő szövetségek (HFFA és SIRESZ) megállapodást kötnek az engedélyező hatósággal, ami rögzíti a területhasználat minden feltételét, és alanyi jogot teremt a szövetségek által képviselt természetes személyek számára, hogy azok (második szinten) személy szerinti jogi felelősséggel csatlakozzanak a megállapodáshoz. (Arra a szövetségi tagra nézve, aki egyénilig nem csatlakozik, nem jelent semmilyen jogot vagy kötelezettséget a szövetség és a hatóság között létrejött megállapodás.)

### (2) szint: a hatóság és a szövetségek által képviselt természetes személyek közötti megállapodás

A siklórepülő magánszemélyek interneten tett adatszolgáltatással és nyilatkozattal (esetleg papíralapú megállapodás aláírásával) egyéni felelősséget vállalva csatlakoznak a megállapodáshoz, azaz az abban foglalt feltételeket jogi szempontból egyénileg fogadják el magukra nézve kötelezőnek. Az érvényesség feltétele, hogy az interneten történt csatlakozást követően a tag személyi adatait és szövetségi tagságát az illető szövetség igazolja a hatóság felé.

[Lényegesen egyszerűsítene az ügymenetet, ha a tag csatlakozására a szövetség honlapján, a szövetségnél nyilvántartott adataival előre kitöltött űrlapon kerülne sor és innen kerülne beküldésre a természetvédelmi hatósághoz.]

## 5. A terület természetvédelmi terhelését korlátozó rendszer

### 5.1 A rendszerrel szemben támasztott elvárások:

- (a) Biztosítsa, hogy a siklórepülő tevékenységből származó természeti terhelés ne haladja meg a területre megállapított megengedhető mértéket.
- (b) A határ-terhelés kifejezése objektíven meghatározható mennyiségekkel, melyek alkalmasak a ténylegesen bekövetkező terhelés időbeli követésére, összegzésére és a határértékkel történő folyamatos összevetésre.
- (c) Biztosítsa, hogy a rendszerhez csatlakozott természetes személyek repülési tevékenységének terhelési adatai minden esetben megjelenjenek a rendszer statisztikában. Jogi következmények nélkül ne keletkezessen a rendszeren kívüli siklórepülésből eredő természeti terhelés.
- (d) Tegye lehetővé a rendszerben részt vevő természetes személyek jogi felelősség megállapítására alkalmas azonosíthatóságát, valamint az egyéb személyek kiszűrését.
- (e) Korszerű szervezési módszerekkel, automatizálható megoldásokkal biztosítsa a rendszer állandó felügyeletet nem igénylő folyamatos működését.

A BFNP valamint a siklórepülők által javasolt rendszerek az előbbi szempontok tükrében kerülnek összehasonlításra.

## 5.2 A BFNP rendszerterve

A Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság a 2010. július 6-i közös Csobánc-tető bejárásán ismertette szakmai tervezetét, melyben a természeti terhelés korlátozását, az (a) és (b) követelményt, egy éves naptári és egy napi létszám limittel kívánta biztosítani. Nevezetesen: évente 3 hónap tiltott időszak (március 1. – május 31.), továbbá a tárgynapra vonatkozó előzetes internetes regisztráció alapján napi max. 20 pilóta. A pilóták azonosíthatóságát, a (c) és (d) pontot, az ernyőre ragasztott jelzéssel javasolták megoldani. A javasolt rendszer működési leírását, az (e) követelmény pontot terjedelmi okokból külön részletezzük.

### A BFNP által javasolt rendszer értékelő elemzése

A rendszert a siklórepülők alapvetően elfogadhatónak ítélik, de egyes pontokon, ugyanazon célok megvalósítására más technikai megoldásokat tartanak alkalmasabbnak. A módosítandó részek: a napi létszám limit, az internetes regisztráció és a személyek azonosíthatósága, valamint a rendszer működtetéséhez szükséges számottevő élőmunka igény.

Az egész évben alkalmazásra javasolt napi 20 fős létszámlimit kettős hátránnyal rendelkezik. Az első, hogy sok év tapasztalata alapján kimondható, hogy évente mindössze 10-12 olyan nap fordul elő, melyeken 20 főt meghaladó repülési igény jelentkezik, tehát a szűrő szinte egész évben fölösleges. A második hátrány abból fakad, hogy a kiemelkedően jó repülési napok az évben elosztva, de előre nem tervezhető időpontban fordulnak elő. Ezekben a napokban lényegesen több pilóta szeretne repülni, de a létszám korlát miatt csak folyamatos fiktív regisztrációval tudnának maguknak helyet biztosítani az előre nem ismerhető időpontokra. Tehát a napi létszámlimit miatt az előzetes internetes regisztráción alapuló rendszer folyamatos, és megalapozatlan túljelentkezést generálna. Ez hátrányos, mert egyrészt feszültségeket gerjeszt a rendszer alanyai között, másrészt a ritka csúcspokon a napi regisztrációról lemaradtakat a megállapodás megkerülésére esetleg az egész rendszeren kívül maradásra készítené. A BFNP javaslata azzal kívánta meggátolni a spekulatív regisztrációt, hogy a tárgynapon ténylegesen repülő pilótáknak, néhány környékbeli településen elhelyezett gyűjtőláda bedobott cédulán kellett volna igazolnia, hogy aznapra nemcsak regisztráltak, hanem tényleg repültek is. A BFNP vállalta volna a cédulák begyűjtését és manuális feldolgozását, azaz az interneten regisztráltak és a cédulán repülést igazoltak listáinak folyamatos összehasonlító feldolgozását és az eredmények nyilvántartását. Így kigyűjthető lett volna a spekulatív célból regisztráló pilóták listája, de a cselekmény következménye nem lett tisztázva. A siklórepülők ezt a rendszert kifejezetten hátrányosnak ítélik, mert a megalapozatlan regisztráció szándékossága nem bizonyítható, emiatt nem szankcionálható, azaz a rendszer hamar hitelét veszítené. A szankció elmaradása, az ügyeskedőknek kedvezne, ezáltal erodálna az egész rendszer működését. Ráadásul a szankció alkalmazását minden esetben egyedi vizsgálatnak kell megelőznie.

A BFNP tervezetének másik nehezen megvalósítható eleme a korlátozás betartásának ellenőrzését szolgáló, a személyek azonosítására javasolt technikai megol-

dás. Ez újra bevezetett volna egy azonosító jelet, amit az ernyőre vagy a beülőre kellett volna ragasztani. Ilyen azonosító már volt kötelező, de alkalmatlansága és egyéb hátrányai miatt a légügyi hatóság már évekkel ezelőtt visszavonta. Hátrányai: az ernyők anyagát síkos bevonattal, minél simábbra gyártják, ezért eleve nehezen ragasztható felület. A felragasztott azonosító jelet az állandó hajtogatás is gyengíti, a jel könnyen leesik, így csak a környezetet szennyezné. Csak korlátozott távolságból és csak meghatározott szögterületből olvasható le. Nem a személyt, hanem az eszközt azonosítja, holott a személynek több (eltérő azonosítójú) eszköze lehet. A hátrányokhoz tartozik még, hogy a megállapodás tárgya a Csobánc-tető kijelölt területeinek személyhez kötött használati joga, tehát a repülés már nem tartozik ide, hiszen a levegőben tartózkodó pilóta a NP területén kívül is startolhatott és kényszerűségből bárhol joga van leszállni.

A BFNP tervezetének további hátránya, hogy a tényleges terhelés statisztikai adatai a cédulák feldolgozásából, azaz kizárólag manuális úton keletkeznek, tehát vélhetően drágák és korlátozottan megbízhatók.

Jelentős hátránya még a BFNP tervezetének, hogy nem eurokonform, azaz a terület használat alaptilalma révén gyakorlatilag megfosztja a repülés lehetőségétől az alkalmilag ide érkező külföldi pilótákat. Ez ellentétes az európai gyakorlattal és jogrenddel, melyben kizárt a más uniós ország polgárát sújtó hátrányos megkülönböztetés. Bár a külföldi pilóták szemében a siklórepülők javaslatában (ld.: az 5.4 pontban) szereplő megoldás is szokatlan és nehézkesnek tűnő lesz, de legalább azonos elbánást biztosít a hazai pilótákkal.

### **5.3 A megítélésünk szerint módosítandó rendszer elemek**

Fentiek miatt a siklórepülők azt javasolják, hogy a létrehozandó rendszer engedje meg alkalmanként a napi 20 fős limit túllépését, ezáltal okafogyottá téve a tárgyra vonatkozó előzetes internetes regisztrációt, valamint annak nehézkes és manuális munkát igénylő feldolgozását. A javasolt változtatás egyben megszünteti az elemzésben említett többi anomáliát is.

További indokok: a közös bejárásról laikusként azt tapasztaltuk, hogy a terület természetes regenerációja megengedi az alkalmankénti létszám túllépést, hiszen a 2010. július 6-i bejárásról semmi nyoma nem volt a Veszprémi Városi Bíróság számunkra kedvező, jogerős végzését követően, 2006. december 14. óta jóhiszeműen és korlátozás nélkül folytatott siklórepülésnek.

Elfogadható elvnek tartjuk, hogy az engedélyt az üzemeltetés során szerzett tapasztalatok és a keletkezett statisztikai adatok tükrében évente felülvizsgáljuk, de fenntartva annak lehetőségét, hogy a felek egybehangzó nyilatkozata esetén a megállapodások újrakötés nélkül, egy újabb évre meghosszabbíthatók legyenek. Utóbbi esetben természetesen nem zárkózunk el az esetlegesen felmerülő eljárási díjak megfizetésétől.

#### 5.4 A siklórepülők rendszerterve

A kidolgozáshoz a BFNP tervezetét vettük alapul, de átdolgoztuk az 5.3 pontban összefoglalt szempontok szerint. A BFNP tervezetbe foglalt természetvédelmi funkcióikat megőriztük, ugyanakkor azok megvalósítására korszerűbb javaslatokat teszünk, miközben teljességgel kielégítjük a 5.1 pontban rögzített követelményeket. Módosításunk célja, hogy a rendszer az életszerűség érdekében egyszerűbb, emiatt betarthatóbb és kevesebb erőforrással működtethető legyen, miközben a terület természeti terheléséről nagy megbízhatósággal és automatikusan szolgáltatson (szakirányú felhasználásra is alkalmas) tényadatokat.

Az alábbi rendszerterv modellként, a paraméterek változtatásával más természetvédelmi területeken is alkalmazható mindaddig, amíg a tapasztalat meg nem erősíti azt a szakirodalomban és az alkalmazott gyakorlatban létező felismerést, hogy a probléma volumene nem éri el a vele való foglalkozáshoz szükséges erőforrások mértékét.

##### **A terhelés korlátozása, ld.: 5.1 pont (a) és (b) bekezdés**

A terület terhelésének megengedhető szinten tartására két alternatívát javasolunk, a leendő megállapodásban bármelyiket el tudjuk fogadni.

**(A)** változat: naptár szerinti korlátozással, azaz évente csak a március 1 - május 31 közötti időszak kizárásával kapunk engedélyt, viszont nincs napi kvóta.

**(B)** változat: Nincs naptár szerinti korlátozás, viszont évente csak  $275 \times 20 = 5500$  embernapi kvótára kapunk engedélyt. Ez azt jelenti, hogy minden évben csak addig a napig érvényes az engedélyünk, amikor elhasználjuk a 5500-dik embernapi jelentő regisztrációt.

##### **Ellenőrizhetőség, jogi felelősség, működtetés és statisztika**

ld.: 5.1 pont (c), (d) és (e) bekezdés

A szövetségek által képviselt természetes személyek jogilag a 4. (2) szerint csatlakoznak a rendszerhez, aminek sikeres megtörténtéről elektronikus (esetleg papír alapú) visszaigazolást kapnak. A terhelés-regisztrációs rendszer informatikai háttérét egy sms alrendszer biztosítja, amit szükség esetén a siklórepülők is létrehozhatnak. Ennek lényege, hogy a rendszerhez jogilag csatlakozott magánszemély a megállapodás részeként elkötelezi magát, hogy minden egyes repülési napon, de még mielőtt belépne a kijelölt starthely területre, elküld aznapi repülési szándékának bejelentéseként egy sms regisztrációt. Az sms tartalma a név és a születési dátum. A napi sms regisztráció érvényességének feltétele, hogy a pilóta a helyszínen rendelkezzen a személyazonossága megállapítására alkalmas igazolvánnyal és adatai szerepeljenek a rendszerhez csatlakozottak nyilvántartásában. Elküldött sms nélkül a starthelyek használata a megállapodás be nem tartását jelenti, tehát engedély nélküli tevékenység. A külföldi állampolgárokat kivéve a rendszerhez előzőleg nem csatlakozott személyek esetleges sms küldése számukra nem jelent starthely használati jogot. A külföldi állampolgárokat a helyszínen több nyelvű tábla tájékoztatja arról, hogy ők nevük és születési dátumuk sms beküldésével csatla-

koznak a rendszerhez és nyernek automatikus jogot a tájékoztatóból megismerhető starthelyek használatra. A jogosult sms nélküli starthely használatával természetvédelmi szabálysértés valósul meg.

A beérkezett sms-ek azonnal megjelennek egy böngészővel követhető felületen, de ehhez személyiségjogi okokból csak az ellenőrzésre jogosult hatóságok és a szövetségek kapcsolattartói kapnak hozzáférést. A napi engedélyesek listája akár a járőrökcsiban lappal, akár egy internetképes telefonnal elérhető, vagy ezen technikák nélkül a "központból" megkérdezhető.

## 6. Egyéb rendelkezések

- 6.1** A starthelyek kezelését, karbantartását (pl. kaszálás, bokorirtás) az engedélyben megjelölt kezelő klub végzi, a nemzeti park iránymutatása szerint. A starthelyek kezelésének és karbantartásának költségeit az engedélyt kérő szövetségek és a kezelő klub együttesen biztosítják. Tilos a terület képeinek, állapotának a vagyonkezelővel nem egyeztetett megváltoztatása. Az egyeztetéshez a kapcsolattartók elérhetőségét az I. melléklet tartalmazza.
- 6.2** A feltételek bármelyikének megsértése az elkövetővel szemben indított természetvédelmi szabálysértési eljárást vonhat maga után. Aki természetvédelmi szabálysértést követ el és erről jogerős határozat születik, az a jogerőre emelkedéstől számított 12 hónapig nem élhet a jelen megállapodásban rögzített jogokkal.

## 7. Javasolt kiegészítő infrastruktúra

- 7.1** Felvezető utaknál információs tábla szükséges (fontos angol+német nyelven is), mely jelzi, hogy a tetőn szabályozott starthely van, ami csak engedéllyel használható. További javasolt tartalom: az általános természetvédelmi szabályozás kivonatos ismertetése.
- 7.2** Csobánc-tetőn másik információs tábla (esetleg táblák) a starthely használat szabályozásának részleteiről, elérhetőségekkel baleset, probléma esetére. Ez a tábla csak akkor kerül felállításra, ha a BFNP és a siklórepülők alkalmas és balesetveszélyt nem okozó helyet találnak rá.
- 7.3** Javasolt továbbá: széljelző zsákok a leszállóban, szükséges a starthelyeken is.

Budapest, 2010. augusztus 2.

.....  
EasyFly Siklóernyős Egyesület

.....  
Magyar Repülő Szövetség

.....  
Siklórepülő Szövetség

.....  
Szabad Repülők Szövetsége



## I. sz. melléklet: Kapcsolattartók

### **BFNP Kapcsolattartó**

Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság  
8229 Csopak, Kossuth utca 16.

Kapcsolattartó:

Telefon:

E-mail:

*[kérjük megadni a kapcsolattartó személyt]*

### **Területkezelő, kapcsolattartó klub**

EasyFly Siklóernyős Egyesület  
8598 Pápa, Kőhányói utca 1.

Kapcsolattartó: Gubics Frigyes, elnök

Telefon: +36 (20) 425-0096

E-mail: info@easyfly.hu

### **SZÖVETSÉGEK**

#### **Magyar Repülő Szövetség**

1112 Budapest, Kőérberki út 36.

Kapcsolattartó: Szöllösi László főtitkár

Telefon: +36 (20) 777-9023

E-mail: fotitkar@aeroclub.hu

#### **Siklórepülő Szövetség**

1037 Budapest, Toboz út 7.

Kapcsolattartó: Kardos István, elnök

Telefon: +36 (20) 943-5456

E-mail: ikardos@galatech.hu

#### **Szabad Repülők Szövetsége**

1138 Budapest, Dagály u.11.

Kapcsolattartó: Kerekes László, elnök

Telefon: +36 (20) 777-9139

E-mail: laszlo.kerekes@hmth.hu