



www.HOR-PROP.com

Falégcsavarok gyártása

tel.-fax: 00-421-47-4381136

mobil: 00-421-905-134305

00-421-908-530603

E-mail: hor-prop@hor-prop.com



GPSMAP 96C

Repülő-autós-hajós üzemmódok, 160x240 pixeles színes kijelző, vízálló, 119MB memória, automatikus autós útvonaltervezés akár házszámra is.

Alaptartozék: JEPPESEN légtér adatbázis, USB kábel, szivargyújtós tápkábel, csuklópánt, szarvkormányra rakható tartó, 2 AA elem, Trip&Waypoint manager CD



GARMIN®



**Tudjuk az utat
földön, vízen, levegőben**

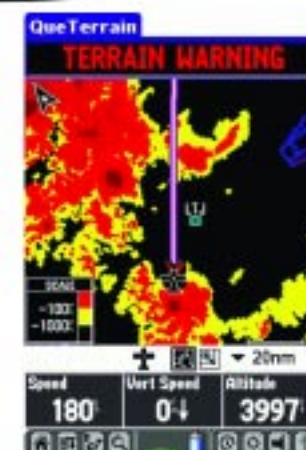
iQue 3600a

Aviation GPS + Palm PDA

Repülő-autós-hajós üzemmódok, 320x480 pixeles 97mm átlójú kijelző, 64MB memória (bővíthető 1 GB-ig!), automatikus autós útvonaltervezés navigációs beszédhanggal.

Domborzati riasztás, Flight Log, E6B computer, Weight & Balance

Alaptartozék: JEPPESEN légtér adatbázis, USB kábel bölcsovel és töltővel, szivargyújtós tápkábel, GA27C antenna, szarvkormányra rakható bölcso (a mellékelt ábrán), setup CD



Hungarian Aircraft Kft. 1142 Bp. Ungvár köz 5. Tel: 06 1 222 3333 gps@aircraft.hu

www.garmin.hu



A Szabad Repülők Szövetségének lapja
Postacím: 1550 Budapest, Pf. 171.

Főszerkesztő: KERESKES LÁSZLÓ
Tel.: (20) 364-6921
E-mail: laszlo.kerekas@hmt.hu

Szerkesztő, tipográfus:
MAGYAR BERTALAN
Tel.: (30) 9642-652
E-mail: beric@index.hu

Grafika: HEMMERT LÁSZLÓ

Nyomda: Press + Print Kft.
Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.
Vezető: TÓTH IMRE

Hirdetésfelvétel: Magyar Bertalan
Tel.: (30) 9642-652; (28) 514-791
E-mail: beric@index.hu

Előfizetéssel kapcsolatos ügyek:
KERESKES LÁSZLÓ. Tel.: (20) 364-6921

Tervezett megjelentetés havonta, lapzárta az adott hónap 2-a. Kiadványunkat a hazai szabad repülést támogatók részére küldjük, névre, címre postázva. **A támogatást** a fenti címre normál postai cseken befizetve, vagy a Szabad Repülők Szövetségéhez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

A címlapon:
BARTH SATYA
az Egeddel és a kupával

Légtér-roadshow a TMA-ról

A G2/s és a remény

Május 7-én volt a Budapest-TMA tájékoztató roadshow állomása HHH-n. Az előkészítést végző Hungarocontrol megtisztelően magas szinten képviseltette magát. HANGYÁL GYULA ig.h., DR. ORLÓCI ZSUZSA jogtanácsos és technikai segítőik szánták hiteles tájékoztatásunkra a szombat délelőttjüket. Köszönet érte.



KARDOS ISTVÁN

A találkozózt udvarias tömörséggel KOMLÓS VILMOS, az LHHH repülőtér vezetője nyitotta meg. Hangyál Gyula ismertette a megnövekedett ferihegyi forgalom adatait, ami elengedhetlenné tette egy átfogó reform részeként a légtér szerkezeti korszerűsítését is. A rendelet megjelent a Magyar Közlönyben, és május 12-től lépett hatályba. A következő módosítás, pontosítás 2006 elején várható. Összefoglaló tájékoztató elérhető a Hungarocontrol honlapján is: http://www.hungarocontrol.hu/tma_project.php

A rendelet végleges tartalma minden megjelentnek hozott valami újat:

Az érdeklődő pilótáknak átfogó képet a változásokról.

Szakbizottságunk légtér munkacso-

portjának azt, hogy az előkészítő tárgyalások a jogszabály szintjén sikerre vezettek, a legkényesebb kérdések az előzetes egyeztetések szerint kerültek a rendeletbe, azaz: lesz megigényelhető G2/S (S=siklórepülő) légtér a DNy-i irányú távrepüléshez, max. 2000 m G2 magassággal, repvez. szolgálat létrehozása és üzemeltetési kötelezettsége nélkül, valamint reprádió nélkül, megadott légtér esetén visszavonhatatlanul napnyugtáig. Reménykedve várjuk a gyakorlati tapasztalatokat!

A szkeptikusoknak azt, hogy mindez igaz és a rendeletben mi vagyunk az egyetlen ilyen formában (az adottságokból fakadó okkal) kivételezett szervezet. Tehát a rendelet alapján hangrögzítő kommunikáció és más, számunkra teljesíthetetlen elemek nélkül megteremthető egy üzemképes rendszer.

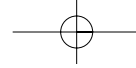
Az előadónak azt, hogy a 750 m-es TMA szektornak (TMA 4) a térképen sikerült megnövekednie az 1050 m-es szektor rovására egészen a G2-ig, ezzel teljesen bekebelezve LHHH-t és ellehetlenítve az ottani vitorlázórepülést. Ilyen változat fel sem merült az előzetes egyeztetéseken! Hangyál úr megígérte, hogy utánanéző a térkép-változás okának és tájékoztatást ad. Ha csak sajtóhibáról lenne szó azt orvosolják, ha más, most még nem ismert oka van akkor keresünk megoldást. Ha már úgyis utánaszámolnak, én ismét szorgalmaztam egy 900 m-es lépcső definiálását az 1050 m és a 750 m szektorok közé, mert ez (szabálykövetőknek) levegőben maradás

vagy leszállás kérdése. Bízom abban, hogy a HC ennyivel biztosan támogatja a szabályosan repülni kívánókat. A probléma érdekessége, hogy ami nekünk ennyire létkérdés, az az egész TMA tekintetében csak nagytáskában mutatható ki. Szemléltető ábra az új rendelet előtti környezetben: http://www.galatech.hu/pg/HHH_750m-1050m-hatarvonal%5bsarga%5d.pdf

A rendeletben végülis azt a technikát választották, hogy megszüntették a G1, G2, G3 légtereket, funkciójukat a TMA alsó határának és szektorbeosztásának módosításával oldották meg. G2 néven létrejött egy az elődjéhez képest hatalmas alapterületű légtér, amit háromféle módon lehet igénybe venni:

1. Koordináció nélkül 1050 m magasságig;
2. G2/V néven, Budaörs repvez. szolgálattal folyamatos rádiókapcsolatban a szolgálat által meghatározott (max. 2000 m) magasságig;
3. G2/S néven alkalmilag megigényelve/megadva a siklórepülőket képviselő szervezet magassági tájékoztatása szerint aznap napnyugtáig.

Hangyál úrnak abban most sem sikerült szavát vennünk, hogy G2/S-t 13-as pálya esetén is jelentős magassággal kaphatjuk meg, bár annyi „súgást” kaptunk, hogy minél alacsonyabba, minél inkább hétvégén és 13 óra utánra kérjük, annál könnyebben tudják majd megadni. Ismét kifejtettük, hogy több objektív okból nem tartjuk elegendően biztonságosnak a nagygépek és a siklórepülő magassági elkülönítéssel történő szembe rejtését a Pázmánd (VEBOS) – Budakeszi (BP117) – Üröm (BP103) kurzuson. Hangyál úr abban most sem vállalt elkötelezettséget, hogy az így érkező gépeknél a lényegesen nagyobb



biztonságot garantáló, minimális kitérőjű útvonal alkalmazására kerülhetne sor: Pázmánd (VEBOS) - Nagykovácsi (BP118) - Üröm (BP103) úton. Ismeri viszont és megérti ezirányú igényünket.

Komlós Vilmos a reptér működőképességének fennmaradása érdekében azt vetette fel, hogy ha sokkal kedvezőtlenebb földrajzi/domborzati adottságú repülőterek esetén meg lehetett teremteni a biztonságos repülés szabályozását, akkor kéri, próbálja meg a HC ugyanezt Ferihegy tekintetében LHHH életben hagyása mellett megtenni. Számomra valóban úgy tűnik, hogy apró, biztonsági kompromisszumok nélküli szabályozási részleteken múlik a reptér funkcionális élete-halála az új rendszerben. Nem mellékesen ez a reptér a magyar repülés bölcsője, és a környéken lakók miatt már tilos a motoros repülés!

Immár sürgető szükségszerűség, hogy alakuljon meg a siklórepülő szakbiztonságon belül a légtér koordinációt ellátó szervezet és írja alá az együttműködési megállapodást a Hungarocontrollal. A G2/S-t koordináló szervezet indokolt esetben megigényli és haladéktalanul tájékoztatja a tagságot az alkalmilag megkapott légtér üzemidejéről valamint a napnyugtáig érvényes magasságáról. A tájékoztatás formája: a starthelyen írásban és wapon (hogy ne kelljen ezért a starthelyre menni). Mind a HC mind a megjelent pilóták egyetértettek abban, hogy az együttműködésben kidolgozott rend betartását leginkább a hatóság ellenőrzési tevékenységének fokozása képes biztosítani. Azt csak én teszem hozzá, hogy ahogyan a Budaörsi v. Dunakeszi repvez. szolgálat sem vállalhat felelősséget az öt rádiós félretájékoztató vagy be sem jelentkező pilótákért, ugyanúgy a G2/S koordiná-

cióját ellátó szervezet sem vállalhat felelősséget a rendszeren kívüli partizánokért. De közös érdekből mindent elkövetünk, hogy a repülés biztonságát veszélyeztető légtérsértőket kiszűrjük, a pilótákat a megszerzett legális repülési lehetőséget biztosító szervezetbe gyűjtjük.

Elhangzott még, hogy a 10 km-es határsávot a HC sosem kérte és a maga szempontjából nem látja szükségesnek. Mindkét fél örömmel fogadná, ha megszűnne ez az EU filozófiától idegen légtér képződmény. ■



Memorandum

A Magyar Köztársaság Gazdasági és Közlekedési Minisztere részére

*Ki gépen száll fölébe, annak térkép e táj,
nem tudhatja, hol lakott itt Vörösmarty Mihály.*

*Annak mit rejt e térkép?
(RADNÓTI MIKLÓS, 1944)*

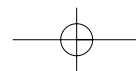
Ezúton kívánjuk rögzíteni azon véleményünket, hogy a május 12-én az Ön két új rendeletére (6/2005 és 27/2005) életbe lépő magyar légtér-szervezeti rend Budapest környéki vonatkozásai magában hordozzák a légi katasztrófák sorozatának lehetőségét, úgy a nagygépes, mint a sportrepülőgépes forgalomban.

A vitorlázó és sárkány kategóriában repülő nemzetközi szinten is példátlanul nagy kiterjedésű területen alacsony magasság használatára kényszerítése nemcsak a sportrepülés ezen világ- és Európa-bajnokokat is felmutató ágát lehetetleníti el, hanem közvetlen életveszélyt is magában hordoz. A Budapest nyugati oldalán működő Hármashatárhegy, Farkashegy és Budaörs sportrepülői ugyanis (a magyar vitorlázó flotta csaknem egyharmada), nem lesznek képesek sem kifelé, sem befelé útvonalat, sport-távot

repülni a géptörés veszélye; a saját, valamint a földi vagyoni- és életbiztonság veszélyeztetése nélkül. Ezért vagy szabálysértésre kényszerülnek, ami a nagygépekkel történő ütközési lehetőség miatt százak életébe kerülhet, vagy kockáztatják, hogy házakra, üzemekre, vasúti sínekre, országutakra vagy bevásárló központokra szállnak kényszerből, annak minden következményével.

A változtatás másik aspektusa, hogy a nagygépes forgalom alacsony magasságba történő terelése súlyos környezeti és zajterhelést jelent a tájvédelmi körzeteiket is magában foglaló területre. Égéstermékek tonnái szabadítják a fővárosra és környékére; a János-hegy, a Városliget, a lakóparkok felett alacsonyan repülő gépek zaja, az esetleges hajtómű hibák következményei előre beláthatók. Ebben az ügyben nyilván a civil szervezetek fognak szót emelni, amikor megtapasztalják a változást.

Mint fegyelmezett állampolgárok, a sportrepülő be fogják tartani a rendeleteket amelyek megjelenésük után három munkanappal lépnek életbe, önmagának is ellentmondó (V és S légtér kezelése) nem létező hatásköri (Budaörsi koordinációs szervezet) és törvénytörő (a légi irányítás állami feladat, nem ruházható át társadalmi szervezetekre, teljes felelősségi körrel, „koordinált légtér” nem létezik, mint kategória) intézke-



déseket tartalmazva. A rendeletek következményeiért azonban a teljes felelősséget Önöknek kell viselniük és nem azoknak, akik emiatt életveszélybe kerülnek.

Meggyőződésünk, hogy az örvendésen megnövekedett, Magyarországra irányuló légiforgalom lekezelhető a Hungarocontrol által kidolgozott, csak koordinátákban gondolkodó, a földi életet és a légtér más szereplőit abszolút mértékben ignoráló megoldási javaslat-tól eltérő módon is. Ehhez pedig nem egy kereskedelmi forgalomban vásárolt szoftver által ábrázolt Magyarország-légítérkép kell, hanem egy hozzáértő és kellő tapasztalattal rendelkező (ha kell külföldi, ilyen ügyekben rutinos konzul-

tánsokkal kiegészítve) csapat által előállított környezetbarát megoldás.

Ezért felkérjük Önt, hogy a fenti rendeleteket szíveskedjen megváltoztatni, ezúttal bevonva azokat az „alattvalókat” is, akiknek életéről azok szólnak.

Budapest, 2005. május 10.

Farkashegy Aeroklub SE. Elnök,
Farkashegy
MÁV Repülő és Ejtőernyős S.E Elnök
Farkashegy
Műegyetemi Sportrepülő Egyesület
Elnök
Hármashatárhegy
Endresz György Sportrepülő
egyesület (Elnök)
Budaörs



Hungarian Open Egerben: Eged Kupa 2005

Ki gondolná, hogy a nagy híró sárkányrepülő versenyek után ma már nem kell odaírni az Eger Kupa neve mellé, hogy siklóernyős verseny, mert más nem is lehet. A Nagyeged hegy siklóernyős paradicsommá vált, leszámítva egy gyanúsán nagypénzű vállalkozást, ami szőlőművelés néven szépen lassan lemossa a hegyet önmaga alól.

A verseny idén magyar bajnokság, sőt FAI-rendezvény, hangzatosan Hungarian Open. A rendezvényt a sokévi hagyományos szponzorok után idén még a Magyar Repülőszövetség is támogatta, de azt azért tudjátok, hogy abból a pénzből, amit a legálisan bejelentett siklóernyősöktől szedett be a szakág az ezévi sportlapra.

Hogy médiás rést vágjak az inbe, vagyis felrúgva a kronológiát, vagy bármiféle logikai szabályt, ott kezdem, ahol a legjobban fáj. A meteorológiai előrejelzés még a szokásosnál is csapnivalóbb volt, az időjárás meg még erre is rátett. Az, hogy több mint 70 nevező nem fog tudni igazságos versenyt vívni, látható volt már az elején. Ezért a rendezők az egyetlen használható módszert, a kötelező start-sorrendet hívták segítségül, és az, szokásához híven, megosztotta a véleményeket. Akárhogy is van: nem lehetett másképp szervezeten versenyt rendezni, bár aki itt akart feltörni, az ezzel rosszul járt. Ha nem indultál el tavaly legalább két rangsoroló versenyen, vagy ha elindultál és nem értél el semmit, akkor egy ilyen versenyen nincs esélyed behozni a lemaradást. Akkor csak két



következtetést lehet levonni, abbahagyod a versenyzést, vagy idén elindulsz több FAI-rendezvényen a nagyvilágban. A magyar bajnokság nem hobbypilóták kiszolgálására szerveződik.

Ezekkel a gondolatokkal hamar meg kellett barátkoznom, hogy elhelyezzem magam a mezőnyben, és inkább csak közeli nézője, mintsem valódi résztvevője legyek a nagyok gigászi küzdelmének.

Amúgy a verseny hallatlanul izgalmas volt, azaz nem hallottam senkitől, hogy izgalmas lett volna. A siklóernyős

sport népszerűsítését tönkretették a versenyzők, jelentős kárt okozva azzal, hogy gyakorlatilag baleset nélkül – és felháborító módon vérrel nem áztatva a hazai földet – töltöttek el több mint egy hetet, négy értékelhető versenynapot, egymással évődve. Legalább valami verekedés, vagy bűncselekmény lett volna, de még az elvesztett variót is visszaadták, és nem átalították jól érezni magukat ezek a bitangok. Még akkor is repültek, amikor már nem volt versenynap, ahelyett, hogy felrobbantak vagy lezuhantak volna. Így azután otthon maradt a Blikk Papírrazzia, a TV Pletyó, és a Rádió Izgalom, a három „egyetlen” hiteles csatorna.

Az egyik reggelen kikukkantva a sátorból BARTH SANYIT pillantottam meg. Sokan már előre tudtuk, hogy repülhetetlen lesz az idő, Barcsa(tya) azonban csak mosolygott. „Nekem hivatalból maradnom kell. Kivárom mi lesz.” Lehet, hogy meg akarja nyerni?

Estére lejött a válogatott keret új vezetője. Ahogyan az lenni szokott, semmi háttér, semmi támogatás, a hazai sportvezetés újra eszközök és hatáskörök nélkül hagyta, hogy aki adni nem tud csak követeljen. Ebben a környezetben SIMONICS PETI csak azt tudta mondani, amit mondhatott, megkötött kezekkel

nem lehet tenni semmit. Tudjuk ezt az 50-es évek óta: kis pénz kis foci (csak sajnós a foci nagy pénz mellett kicsi maradt, Petiék pedig az elmúlt években semmi pénz mellett is szállítottak világrekordot). A régi-új szakvezető ledorongolta RÁCZ BALÁZST, a Blikk szakértői szerint a világ legrosszabb siklóernyősét, hogy miért nem él sportszerűbb életmódot. Mindenki láthatta, hogy a legyengült elpuhult versenyző már nem tud újítani, meg vannak számlálva a napjai. Hiába no, hiszen ő a legrosszabb; a Blikk is megírta...

Másnap agyonverte a mezőnyt, és elsőnek tolt a célba.

Ezen a versenyen végre nem kéthárom fős női mezőny versengett. A Meglepetés-lány, BARBORJÁK KATI az utol-



só napig vezetett, és ÁKOS ZSUZSI-NAK talán kis szerencse is kellett ahhoz, hogy megvédje tavalyi bajnoki címét. A lányok aranyosak, ügyesek és szeretetreméltóak voltak. Bár szerintem még mindig kevesen.



Kilenc napon át végül négy értékelhető számmal, szerintem jól kiírt feladatokkal, az élmezőny számára trükkös, a kullogóknak inkább mázlifaktoros versenynek tűnhetett az idei Eged Kupa. A rendezés a megszokott módszerekkel zajlott, a hagyományos Apolló reptéri környezetben, ami nagyban emelte a rendezvény hangulatát és össze-

tartotta a nagy létszámú mezőnyt. Az eredmények magukért beszélnek. Az, hogy végül is a zsűrinek nem volt dolga rutinos és igazságos értékelést rejt. Naná, hiszen ZSOLNA a maga fanyar, de precíz stílusával hozta a formáját, MAZSIVAL és SASIVAL közösen megízestették a verseny

hangulatát. Számomra legalábbis. A szokatlant az Apco üdítő Hostess Lányai, az Esti Szelíd Motorosernyősök és az összezsugorodott starthely jelentették, kinek kinek mi volt jó, vagy kevésbé jó. Sokaknak a Hostess ellen volt kifogásuk, mert a lányok barátjaikat is magukkal hozták, és ez nem volt benne még az apróbetűs részben sem. Nem szerettük a rengeteg vizet, az átázott talajt és a forgolódó szelet. Jobb lett volna, ha egyértelműbb az idő és ha nagyobb a hegy. Az Egedi Sasok az Eagles klub



munkásai szorgalmasan és észrevétlenül segítették a gördülékenységét, sokukat csak akkor vettem észre, amikor magától kiterítődött az ernyőm, vagy amikor hirtelen kijelöltődött a startfolyosó, vagy éppen megjelent értünk a távról szállító kocsi.

Persze lehetne jobban és jobb versenyt rendezni, akár itt Egerben is, vagy az országban bárhol, de sajnos arra valamiért évek óta nincs vállalkozó. Lehet, hogy mégsem lehet?

Utószó

A verseny végre tapsviharos eredményhirdetéssel zárult. Barth Sanyi MAC-köszönte, hogy MAC-nyerte a versenyt és még sokáig MAC-eggett.



Az valóban igaz, hogy ezen a versenyen MAC-eket lehetett a legmesszebbre látni.

Azután a versenyzők szétszéledtek és kiürült a repülőtér. Visszaadtuk azt tulajdonosának MOLNÁR ZOLINAK, egy tulajdonosnak, talán az egyetlennek az országban, aki nem sajnálja tőlünk.

Köszönjük!

Eged Kupa 2005 – Magyar Nemzeti Bajnokság		
I. Barth Sándor	MAC Para Magus 4,	Rair Aero Klub Gödöllő
II. Rácz Balázs	Gradient Avax RSE	EnAIRgy
III. Mario Habek	Apco Kears	Club LET
Női		
I. Ákos Zsuzsa	Advance Sigma 5	Airborne
II. Barborják Katalin	Airwave Sport 2	EnAIRgy
III. Forgó Katalin	Nova Aeron	ASE Óbuda
Klub DHV 1-2		
I. Susán Péter	Aerodyne Jumbé	ASE Fungliders
II. Barborják Katalin	Airwave Sport 2	EnAIRgy
III. Nagy Balázs	Airwave Sport 2	EnAIRgy
Legeredményesebb Klub: Fly-Air SE		

Az uzsonna széle, avagy A kinyílt karabiner

Sokat készültem erre a versenyre. Két évvel ezelőtt jó formában versenyeztem a Nemzetin, a nagy áttörésre készültem, a standard kategóriát akartam megnyerni. Visszakértem egy versenyre a régi 1-2-es ernyőmet, és azzal neveztem. Jó formában voltam, a versenyen minden nap ott szálltam le, ahol kategóriám legjobbjai, csak hogy munkahelyem egy napra hazaszóllított, s egy kétórás munka miatt odalett egy versenynapom, és ezzel a verseny dobogója.

Azután a nagy akarás balesettel végződött, de úgy látszik, nem tanultam.

Idén lelkesen neveztem a bajnokságra, és minden feltételt sikerült előteremteni, hogy eséllyel indulhassak. Ez a tudat lázba hozott, az első napon az első között húztam fel a starthelyre – ahol arcul csapott a kötelező startsorrend valósága, a tény, hogy a tavalyi seholszem lét miatt a legutolsók között állhatok a startra. Tudomásul vettem a szabályt, de a réseket kerestem, hol lehetne megszökni, meg az időjárást, marad-e még számomra egy kis nyitott ég.

A felszereléssel rutinszerűen törődtem, abban nem tévedhetek, hiszen ez évben számtalan előkészületet végeztem, ezzel baj nem lehet. Kirendeztem a zsinórajmat, még arra is ügyeltem, hogy a kiterítéskor a kevésbé köves-ágasbogas területet válasszam. Bekötöttem a hevedereket, miközben az eget, az előrepülőket, a startokat néztem, és változtatva szokásaimon egy új társágot húztam a kupolámra, az APCO ajándékát, ami



9-16. oldal:
GURIGA

nagyon megtetszett. Amíg startra kerülök, több mint egy órát napoztathatom az ernyőm, ez pedig nem tesz jót neki. Ez a zsák megvédi ettől. Hátracipeltem a csomagot a sarokba, és leheveredtem mellé. A beülőt lágyan befordítottam a zsinórok fölé, majd figyeltem az eget, ismerkedtem versenyzőtársaimmal és a rendezőkkel, de leginkább a feladattal.

A versenystartok már elindultak, azon kaptam magam, hogy ideges vagyok. Becuccoltam, azaz a lebontottam az új csoda-társágot a kupolámról, de a pakolászásban átfordult a beülőm, azt kellett igazgatni. Idegesítet, hogy nem láttam a zsinórok rendezettségét, de azután bebújtam a beülőbe és úgy döntöttem, majd a starthelyen kirendezem a zsinórokat.

Néhányan bénáztak előttem a starttal, iskolás hibákat vétettek, eszembe jutott a 2002-es Eger Kupa, amikor én voltam ennyire bénya az ernyőkezelésben. Azóta rengeteget gyakorolok a kezdőpályán, de nem eleget. Azt hiszem sosem lehet eleget gyakorolni.

Azután eszembe jutott Vöröskővár, egy nap, amikor a sérülésem miatt még csak nézegettem, hogyan kupoláznak a többiek, ismeretlen lányok és fiúk kezelték a kupoláikat nagy biztonsággal, emlékszem csak néztem őket és néme-lyik nagyon tetszett.

Most meg inverz a helyzet. Ők nincsenek itt, és azt nézem, hogyan ügyet-

lenkedik egy nevezett versenyző, ahogy ráteszi a kupoláját a másik pilóta fejére.

Én már türelmetlen vagyok, jobbra-balra rakosgatom a kupolámat.

Végre szólítanak, beszélsszanok a start területre, az ügyetlenkedőt figyelem, meg eltökélem, hogy én nem fogok annyit tökörészni itt, mint egyesek. Ledobom a kupolát, a rendezők már húzák is szét, hátralépek, a zsinórzat magát mutatja, már nem is gondolok arra, hogy még bármit is meg kéne néznem. Elindul a szokásos rutin: *varió be, GPS be, félék balkézbe, A-zsinórok összefog, szél rendben, kupola terítve, légtér szabad.*

Elfelejttem, hogy azt tanítom a növendékeimnek: mondd ki hangosan, CSA-K U-ZSI – SZÉ-LÉT: a CSAtok-Kupola-ZSInórzat-SZÉlirány-LÉgTér szavak, az ötpontos ellenőrzés rövidítését.

Talán mert nincs uzsonnám, így annak széle sem. Nem gondolok rá, pedig a csatok – a karabinereim – bekötését nem ellenőriztem le. A kupolát szépen felhúgom, arra figyelek, hogy a jobb kezemmel kivegyem a bal kezemből a jobb féket, ahogy mestereim tanították, s a start szépen sikerül, emelkedek is azonnal. Jobbra fordulok, és a tekintetem is jobbra réved. A szemem sarkában valami nagyon nem stimmel...

A karabinerem nyitva; ugyan a hegyére feszülve a jobb hevederzet, ráhajolva a karabiner-nyelv retesznyílására stabil képet mutat. De mi történik egy jobb csukás esetén, ilyen tömegben kisordíthatok egy kerülés miatt a termik szélére, ahol ez törvényszerűen bekövetkezhet. Átsuhan agyamon a gondolat: talán visszaakaszthatnám.



Egyszer friss sárkány-versenypilóta koromban a Szársomlyó-hegyről star-



toltam (akkoriban még szabad volt onnan repülni). Hasonló versenydrukkban sikerült a hevederbe rosszul bebújnom, aminek eredményeként a start utáni előrebillenéskor a testem felcsavarodott a trapéz mellé. Rögtön tudtam, hogy a pánt mellé bújtam, és így nem fogom tudni vezetni a sárkányt. Bemásztam a trapézba, és fellejtöttem guggolva 50 méternyi. Amikor kellő távolságban voltam a többiektől, kicsatoltam a karabinert és átfordítottam a hevederen, hogy a képződött hurok kibomoljon. Majd visszacsatoltam a helyére, és megpróbáltam befeküdni. Az akcióval lejjebb kerültem a starthely szintjére, még láttam néhány tátott szájat, akik döbbenten bámultak, de ezzel nem tudtam törődni, mert a kifordítás rossz irányba sikerült és most még kevésbé tudtam befeküdni. Visszaálltam a trapézba, és újra fellejtöttem, majd kezdődött az egész hucacaré előlöl: karabiner kicsatol, hurkokat kiforgat, közben jelentősen majrézik. Karabiner vissza (hálistennek újra becsatolva!), visszafekvés, persze már megint visszacsúlyedtem a start szintjére.

De végre a helyemen vagyok, egy

gyors forduló. Laza visszaintegetés, hadd higgyék, hogy ez nekem csak így megy, majd eltekertem távra.

Este GYURI bácsi kérdezte: „Te Guriga, mit szórakoztál te ott a levegőben?”. Eleinte azt terveztem, hogy beszóljak: így szoktam eltekerni, de akkoriban még nem léteztek a mérges malackás viccek, így kénytelen voltam bevallani slamposságomat. Elmulasztottam a start előtt a befekvés ellenőrzését...

... Ha majd a leszállóban megkérdi valaki, miért nem ellenőriztem a becsatolt és biztosított karabinert, majd azt mondom neki: „Kuss! Én így szoktam eltekerni...”

Csak hát ehhez el kéne tekerni. De előtte el kell menekülni a tömegtől, ha jön a

csukás, le ne sodorjak magammal valakit. Bár többszöri ránézésre a heveder stabilan odafeszülve látszik, befelé próbálgatom nyomni, meg se mozdul. Úgy döntök, amúgy is jobb körözés van elrendelve, jobbra fogok forogni akár felfelé, akár lefelé megyek. Ráténkedek erre a Csatra, mielőtt ráülne a Tasi-féle Tehén.

A történet innen már egyszerű. Negyven percig, hét kilométerig bírtam ezt a helyzetet cernával, azután leszálltam, és elmondtam magam mindennek. Aznap megvonták az „A” vizsgámat, még szerencse, hogy a versenyhez a „B” vizsgát kérték, az meg megmaradt.

Tanulság: gondolatok minden repülés előtt kizárólag az uzsonnátok szélére. ■

airmax
HUNGARY LTD. LTD. HUNGARY

0620 9264 -251
e-mail : info@airmax.hu
net : www.airmax.hu

Ozone Buzz, DHV 1/2 Kiemelkedő biztonság, a Vibe-ot felülmúló teljesítmény mellett.

Ozone Rush, DHV 1/2 Teljesítmény, siklászám, trimsebesség. Távpapülőknek...

OZONE
ÚJ DHV 1/2-esek az OZONE-tól
BUZZ & RUSH

Újra Békéscsabán

Hangolódj a kötélre! – hirdettem meg Patronnal (PETROVSZKY ZSOLT, a békéscsabai Kvasz András Repülőklub legjobb vontatópilótája) a márciusi Madártollban a sárkányrepülő vontatásos képzést és edzőtábort. A békéscsabai klub ingyenes szállást és vacsorát, valamint a felkészüléshez hihetetlenül olcsó vontatásokat ajánlott, amivel semmilyen más lehetőség sem tud versenyezni.

Én azért szorgalmaztam a képzést és a „ráhangolódást”, mert tavaly az emlékversenyen jól látható volt, hogy a vontatásban gyakorlatlan pilóták a legaktívabb időben próbálnak a vontatók mögött maradni, és mivel az edzőnapokat elfújta a szél, a kockázatosoknak majdnem baleset lett a vége. Idén a világ bajnokságon volt is katasztrófa, azt pedig nem kívántam megvárni, hogy ezt a trendet itthon is bevezessük. Évekig balesetmentesen szerveztük sárkányos versenyünket, és ezen most sem kellene változtatni. Ráadásul az Emlékverseny idén Nemzeti Bajnokság lesz, így a szélesebb körű részvétel biztosításához szerettem volna egy szervezett képzéssel hozzájárulni. Sajnos azonban a szerbiai célszálló verseny ideje is erre a hétvégére esett, így azok, akik miatt a tábor szerveztük, elcsábultak oda.

Heten érkeztünk meg hat sárkánnyal, a korábban bejelentkezett 18 helyett, mert sajnos jóváhagyás nélkül maradt a képzési tematikának pont az a része, ami pedig a világ előtt már lassan 15 éve vizsgázik jelesre. Az eredeti anyag azon

alapult, hogy a tematika szó jelentése nem oktatási program, hanem módszer-tan, és a szavakon lovagolás most ártott a felkészítésnek, s így a repülésbiztonságnak. Azonban hiába értékelődött alul szakmai munkám, ezen a hétvégén maradt a csabai jó hangulat, a megszokott állandó baráti légkör, és a hozzá tartozó magas fokú felkészültség, hozzáértés. Itt nem kérdőjelezik meg, szabad-e orvosi nélkül repülni, vagy hogy a légivontatás módszertana alapján el lehet-e sajátítani biztonsággal ezt a technikát.

Két és fél napig ismét szakmailag elismert főpilóta helyettesnek érezhettem magam.

A péntek esti fogadtatás is pazar volt, hízőkúrára fogtak, és tokaji borokat töltöttek belém.

MATUSKA PALIÉK éjfélig ki nem fogytak a sztorikból, viccekből, ugratásokból, és ebből tudtam, hogy újra otthon vagyok, pedig én sosem voltam békési lakos.

Inkább csak békétlen. Ami a mai hazai repüléshez való hozzáállás eredménye, akár az MRSZ-re, akár a jogalkotásra, akár a jogalkalmazásra gondolok. Itt azonban a békétlen is megbékül, hiszen a Sárkányevő Légirendőr is már régen nyugdíjba ment, és most ő az egyik pandúrból lett rabló.

A hangárba öröm benézni, ott sorakoznak a legjobb motoros sárkányok, megsimogattuk a Cosmost, hogy holnap szelíden tegyen levegőbe minket. Azután felnéztünk az égre, amiből vigasztalanul esett a megjósolt eső. Nem lesz



ebből holnap repülés, akármit is mondott a www.windguru.cz, mostanság a leghitelesebbnek tűnő előrejelző info.

Másnap reggel azonban windgurus lett az idő, a vízeség felszáradt, és nyitni kellett sárkányainkat. A gépem tavaly egész évben állígtattam, ősz lett, mire latnirajzhoz jutottam és kiderült a hihetetlen, hogy a merevítőim el vannak hangolva. Szlovéniában végkimerülésig repültem az elállított súlypont miatt, és tudtam, hogy elsőre nem feltétlenül kerülnek helyükre a dolgok. Így is lett, s amíg alólam tekertek el Gézáék (TAKÁCSY GÉZA és KÁNNÁR LACI) az év első 60-70 kilométeres távjaira, addig én visszaszálltam, hogy végleg beállítsam a madarat.

Cosmos szárny csodájába, de délre már elviselhetetlenül erős szél kerekedett és elindultunk haza.

Haza? Hová is mennék én innen? A testvéreim, másik hat fejem maradt ott újra Békéscsabán, hogy visszatérjek a pokol tornácára, ahol az élet néha annyira bonyolult tud lenni, hogy azt sem tudom, szeret-e aki szeret, vagy hogy aki körömszakadtáig vitázik velem, az vajon nem épp a legjobbat akarom-e.

Az út azonban a délkeleti sarokból elég hosszú ahhoz, hogy átszágulva az emlékeimen és a közelmúlt élményein kicsit elmerengjek, miért is nem olyan egyszerű a világ az ország Európához közelebbi részén és miért sokkal barátságos és közvetlenebb közelebb Ázsiához. ■



Név: WINKLER TAMÁS (Párduc). Születési idő: 1971. május 22. (Ikrek)
Klub: MSE. Státusz: Siklóernyő oktató. Ernyő: Pro-Design Titan II.
Elérhetőség: 06-209521942

A telefon kicseng. Egy hölgy veszi fel, és majdnem azt mondom neki, hogy „Párduc urat keresem”, aztán elnyomok egy mosolyt és komoly hangon így szólok: „Winkler Tamással szeretnék beszélni!” Hamar nyélbeütjük a találkozót. A kézfogás és a baráti fogadtatás már ismerős.

MIKE: Fiatalon kezdtem repülni, úgy tudom!

PÁRDUC: Tizennégy évesen kezdtem, vitorlázórepülővel. Először egy újságban láttam a repülőt, és rögtön tudtam, hogy nekem ezt kell csinálnom! Megkerestem az MMRK-t (ma MSE) a Semmelweis utcában, és beiratkoztam. Addig nem is jártam soha a Hármashatár-hegyen, de a tanfolyam után öt évig folyamatosan repültem. Nagyon szép idők voltak azok! Az öt év alatt kb. száz órát repültem, bár a táv valahogy sosem jött össze. Balszerencsés voltam a távrepüléssel, többször szálltam terepre, volt kaland bőven, de kifejezetten úgy érzem, ez volt életem

egyik legszebb időszaka. Az egyetem alatt hagytam abba, mert nagyon elfoglalt voltam. Viszont érdekes, hogy siklóernyővel már az első évben repültem több mint ötven km-t.

Mike: Szóval váltottál?

Párduc: Mindenképpen repülni akartam megint valahogy. TÁBOR TAMÁSSAL és CSABÁVAL már együtt repültem az MMRK-ban is. Egy hosszabb külföldi kinttartózkodás után újra itthon kezdtem el dolgozni, és Tamás elvállalta, hogy egy barátommal együtt elkezd minket oktatni. Ez három éve történt.

Mike: Ezek szerint nagyon rákaptál az ízére!

Párduc: Az első igazi idényben már 82 km-t repültem, erre nagyon büszke voltam! Talán az az idő, amikor vitorláztam, mostanra érett meg. Sokat számít a korábbi tapasztalat, a levegőben való viselkedés, a meteorológia ismerete, meg hasonló.

Mike: Lassan beköszönt a távrepülések időszaka. Mesélg az első távról!

Párduc: Barátok között, akikkel repülünk, mindig feljön, hogy távot kéne repülni; gondolom, ez ismerős. Aztán egyszer csak megtörténik. Nekem anno 8(!) km-esre sikerült az első. Tulajdonképpen csak arról van szó, hogy nem oda szállsz le, ahonnan elstartoltál. Az már táv. Hogy most ez egy termikből jön ki, vagy tizenvalahányból, az már csak taktikai meg tudásbeli különbség. Csak el kell dönteni, hogy „ha most kitekerek, nem megyek vissza a leszállóba, hanem elindulok!”. Ilyenkor a termiklelés esélye szinte több is, mint ha egy helyben maradsz. A jó termikes időszakok vonulnak az időjárással, és ha sikerül elindulni egy jó ciklussal, több időt tudsz a levegőben maradni, mintha helyben várnád a termiket. Persze a lejtőzést kivéve. Erre nagyon jó példa Kalocsa. Elstartolsz, kitekersz egy termiket, de közben már nézni kell, hogy hol alakul a következő, vagy hátszélben kiválasztani egy távoli pontot és elindulni felé. A klasszikus táv, amit mi, amatőrök távnak nevezünk, ennnyiből áll.

Mike: Érdekes élmények?

Párduc: Legnagyobb élményem az első felhőalap volt. Azóta is nagyon szeretek megközelíteni egy ilyen böszme jószágot! Aztán az első nagyobb távrepülés. Felszabadító érzés volt, bármely más élménnyel összehasonlíthatatlan.

Mike: Negatív tapasztalatok?



FALUDI MIKLÓS

Az időjárás miatt csak egyszer volt kellemetlen élményem. Nyikomon repültünk HADAS TAMÁSSAL már vagy öt órája, amikor beerősödött a szél, és majdnem besodort a hegy mögé. Végül sikerült kievickélni; nem lett belőle gond, de meg kellett dolgozni érte.

Mike: Távolati tervek?

Párduc: Maradok az amatőr csoportban. Munka mellett csak így megy. De szeretnék minél többet repülni. Az idén száz km fölötti táv a cél. Az Óbuda-Siófok céltáv nálam toplistán van! Ezenkívül egy-két kellemes verseny. Az Egedkúpán mindenképpen indulok. *(Indult - a szerk.)*

Mike: Egy zárógondolat?

Párduc: A régi repülők közötti bajtársiasság kikopott az emberekből. Ezt őszintén sajnálom. Azok az emberek pedig, akik megpróbálják újraéleszteni, és összehozni a társaságot saját erőből, szabadidőből: hálátlan feladatot vállalnak. A repülős társadalom felhígult azokkal az emberekkel, akik már nem a repülésért járnak ki, hanem vagánykodni, menőzni, vagy nem is tudom, miért. Régen kevesebbet repültünk, de sokkal többet voltunk kint. Mikor tudtuk, hogy nincs repülés, akkor is kimentünk pénteken, és csak vasárnap este mentünk haza. Közösen tartottuk rendben a repteret. Ma már ez szinte hihetetlen. Ezt egy kicsit sajnálom, és nagyon remélem, hogy változni fog. ■

20 Rejtvényt a Tollba!

Talán emlékeztek még a tavalyi Madártoll-rejtvényekre: navigációs-számolás feladatok voltak, meg egy vegyes témájú teszt. Már az elejétől nagy lelkesedéssel igyekeztem őket megfejteni: kíváncsi voltam, hogy jó lesz-e az algoritmusom, vagy mások tudnak még jobbat, precízebbet. Amikor aztán a negyedik fordulóra kiderült, hogy az első díj egy GPS-vevő lesz, már igazi tétje is lett a játéknak.

Annál nagyobb lett később a csalódásom, merthogy nem én nyertem. A maximális 5000 pontból FERENCZI MIKI 4691,4-et ért el, én pedig 4685,8-et (a harmadik JAROSCH IMI 3563,4-et). Persze, örül az ember, ha *Madártoll*-előfizetést nyer, de az mégse egy GPS, amivel távot igazolni, versenyezni lehet.

Mondogatta később GURIGA, hogy milyen kicsi is ez a különbség, amivel én a második helyre szorultam, szinte holtverseny, megpróbál ő majd kijárni egy másik nyeremény-GPS-t is. Ő mondogatta - én meg hittem is, nem is.

De addig-addig mondogatta, hogy a végén betartotta: az idei Eged-kupa előt-

ti héten - még éppen idejében - én is nyertem egy Garmin Geko 201-est! Naná, hogy egy hétig minden lépést ezzel a kezemben tettem meg a városban, hogy kiismerjem, nehogy a versenyen bármilyen kis nyúlfarknyi távot azon bukjak el, hogy nem jól állítottam be rajta valamit. Ilyen szempontból a verseny teljes siker volt - arról szegény Geko nem tehet, hogy amiket igazolhattam vele, nem voltak nagy dolgok...

Holnap pedig előfizetek a *Madártoll*ra, és ezentúl is izgatottan lesem benne a következő rejtvényt. Nem olyan fontos, hogy értékes nyereménye legyen - a játék a lényeg, meg hogy tanulhassunk belőle. ■



MEZEI BÁLINT

GPS

a siklórepülő versenyeken

Az előadást a Budapesti Műszaki Egyetemen tartottam egy olyan előadás-sorozat keretei között, amelyen fény derült a GPS működésének és alkalmazásának minden titkára. A szakmai napot a Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezete hirdette meg, és komoly felkészültségű előadók kora délutántól késő estig tartották meg ismertetőiket széles spektrumát lefedve ennek a témának. Az én feladatom kicsi szelete volt az egésznek. Nekem a siklórepülésben való használatot kellett bemutatnom. Mivel másnap MRSZ közgyűlés volt, kevés pilóta és talán azok között is aránytalanul kevés siklórepülő jelent meg. Úgy gondoltam, leírom előadásom tartalmát, talán vitaindítónak jó lesz...

Milyen a jó értékelés?



Amikor nincs óvás!

A siklórepülésben a GPS a feladat kitűzésétől az értékelésig és az archiváláson át a bizonyításig minden szinten jelen van. Használatának oka a siklórepülő versenyek egzakt értékelésének nehézségében keresendő. Első kérdés tehát meghatározni azt, hogy mi a siklórepülő versenyeken teljesítendő feladat.

A jó feladat pilótatudást követel; teljesítőképességet kíván, amelyben a szerencsefaktor és a technika szerepe minimális; mérhető és archiválható. Ha ilyen feladatot tűzünk ki, akkor másodpercek, tized km/ó sebességkülönbségek, illetve méterek dönthetnek, ami miatt a pontos

szétválasztás komoly igény. A siklórepülésben a fordulópont teljesítésének igazolása döntő szempont. E követelmények teljesítése a múltban nem volt egyszerű. A jó értékelés ismervét nehéz tételen megfogalmazni, egyszerű mértékegysége az óvások száma. A bonyolult értékelő mechanizmusok sok munkát és fáradságot követeltek a rendezőtől, ami hibákat, tévedéseket generálhatott. Mindezt a GPS adta előnyök könnyedén kiküszöbölik. Korábban fotóval történt az értékelés, de a légifelvételek sok csapdát rejtettek. Nem volt megállapítható a startszektor helyzete, a fordulópont megközelítése, gyakran maga a fotószektor teljesítése sem.



A GPS alkalmazásával a mai versenyzés teljeskörű kiszolgálást kap. Nem csupán azért, mert kézenfekvő, mert a navigációt is segíti, illetve a repülés tervezésekor is szerepet kap. Nem csak az a GPS szerepe, hogy fekete dobozként igazolja a repülés útvonalát, hanem azáltal, hogy segíti a versenyzőt, számtalan előnyös tulajdonságot köszönhetünk neki.



Azzal, hogy automatikus, megszűnt a fényképezőgépek elhelyezésének és működtetésének problémája, az előhívás gyötrelmei, a filmhibák rémképei és a rendező kényelmesebben dolgozhat. Maga a szerkezet egyszerű, nem igényel szakértelmet, használata hamar megtanulható, ahogyan egy GPS kézikönyv első oldalán olvastam, a készülék annyira egyszerű, mint futni egy kört a rep téren. Pontos időjelet ad, ami egyértelműsíti a repülőeszközök helyzetét, hogy melyik pillanatban hol jár a légijármű, és ez az adat eltárolható, letölthető és megőrizhető, tehát archiválható.



A GPS nagyon elterjedt eszköz a siklórepülésben, az élversenyzők már két független GPS-t használnak, a vételhibák kiküszöbölésére és az esetleges technikai problémák valószínűségének csökkentésére. Már a tervezésnél kiváltja a térképet, és a kívánt adatokat (írányszögek, távolságok) nagy pontossággal szolgáltatja.

És ami repüléstechnikai, vagy biztonsági szempontból nagy jelentőségű, hogy a mai versenyek „tömegjeleneiben” a GPS lehetővé teszi, hogy ne kelljen még a start és fordulópontok körzetében sem másra figyelni, mint a biztonságos gépvezetés.



A jövőt illetően már megoszlanak a vélemények. Amiért a repülősportok egyike sem lett olimpiai szám, a közönség elmaradása a feladatok átértékelődéséhez fog vezetni. Átértékelődik a pilótatudás, és a ma csúcspontot elérő felkészültséget

igénylő sebességi, vagy precíziós számokat felváltják majd a látványossági számok, és a műrepülés és az acro ki fogja ütni a mai klasszikus repülőszámokat. Az értékelés egyszerű és szubjektív pontozássá fog fajulni. Ne legyen kétségünk egy olyan világban, ahol a technika már rég megoldotta a másodpercek alatti visszajátszást, s a gól még mindig a bíró szubjektív ítéletén és nem a visszanezhető objektív adatokon múlik.



A pontos és megbízható GPS-ünk kényelmi eszközzé fog válni, mert már ma is sokkal többet tud annál, mint amit versenyeinke fel tudnánk használni az objektív bizonyítás és értékelés érdekében...



Szlovénia – Nyílt Nemzeti Motorosernyős-bajnokság

Helyszín: Hidvég–Mostje (Lendvától 2 km-re északkeletre).

Időpont: 2005. június 18–19.

Briefing: 2005 június 17.- 20.00 órai kezdettel.

Nevezés: a www.strki.net oldalon- a nevezési lap kitöltésével

Nevezési határidő: 2005. június 10.; a résztvevők számát nem korlátozták. Nevezési díj: Versenyzőknek 25 euró- segítőknek 20 euró. Az ételt- italt is tartalmazó nevezési díjat elég a helyszínen befizetni.

A verseny vezetősége:

versenyigazgató: Robert KOLOŠA
főbíró : Janko MARUŠKO
az SZRSZ küldötte: Mirko LEBAR.

Díjazás: külön értékelés a nemzetinél és a nyílt bajnokságnál; serlegek és pénzdíjakat a nyílt nemzeti győzteseknek.

Versenyszabályok:

- a résztvevők rajtszámot kapnak- melyet az ernyőn el kell helyezni-
- a résztvevők maguk gondoskodnak üzemanyagról (a legközelebbi benzinkút Lendván van).

Szállás:

Lendván- illetve saját sátorban a rep- téren.

Felkészülési lehetőség:

június 15-től a verseny kezdetéig.

További információ:

Vamp-air- www.vamp-air.hu- 30/560-2786

akvárium szűk emelőtérben nagyon sok ernyő együtt a levegőben

beég, lerohad, leszopódik akarata ellenére idő előtt leszáll

begallyaz, befázik fára száll
beosztja a tanítót olyan mutatvány végrehajtása, ami másoknak nem sikerül (pl. valakinek sok közül egyedül sikerül távot repülnie)

camel trophy eldugott helyen (pl. Bükk-fennsík) történő landolást követő nem ritka futás a húszkilós zsákkal, hogy még világosban lakott helyre érjünk, sikertelenség esetén óhatatlanul bekövetkezik a

csutora (-án van) különböző negatív események közös gyűjtőneve: rossz idő, fára szállás, korai leszállás, mindenféle bajba kerülés

egerészik sokáig egy helyben körözgetve várja a megfelelő emelést (liftet)

fekete pétért húz jó időben jó pilótának semmi sem sikerül

felesik ügyetlen vagy kezdő pilóta, aki véletlenül nagyon magasra kerül

festék az a pilóta, aki vállalja, hogy elsőnek indulva demonstrálja (megfesti), hogy vannak-e emelések (ilyen lehet még a levegő által felkapott pillangó, szalmaszál vagy nejlonzacskó is)

Szállnak az igék – I.

FE, közeli barátom és pilótársam 2005 tavaszán néhány napot töltött egy frekvenciált horvátországi repülőhelyen. FE az egyetlen nő, aki gyakorlott tandempilóta. A tandem kétszemélyes ernyő, így mód van a kívülállók megreptetésére. E a mediterrán tengerparti hegységben a tanfolyamon frissen végzett tanítványait és azok hozzártartozóit „reptette” meg. Egyik tanítványának barát-nője, aki azt fontolgatta, belekezd ebbe a sportba, eleinte szorongott a levegőben, majd feloldódott. Repülés közben FE az érdeklődő lánynak magyarázott a repülés technikájáról, az emelésekről, a levegő viselkedéséről. Leszállás után az utas a következőket mondta Eszternek: *„Milyen érdekes, hogy végig szaknyelven beszéltél, mégis értettem mindent”.*

A siklóernyős szleng igen képszerű, akárcsak a hasonló sport- és szakszleng. Akik belekóstoltak a sportba, hamar értelmezni tudják. Gyakrabban fordul elő azonban, hogy a kívülállók szinte egy szót sem értenek abból, amit az ernyősök beszélnek. Egy jó példa TP pilótatársamtól származik, aki távrepülő élményét a következő formában mesélte el: *„eleinte girheskedni kellett, mert későn indult be az idő, de aztán viszonylag beadt. Felestünk alapra, parkettán teltük, közben szfögögtünk az ac-k és dobált is rendesen, ezeröcsi felett durva gradiens lehetett, a liftek stabilan 4-5 között voltak. Velencénél a kumók kezdtek túlfejlődni, összeállt minden, ezért inkább odafaszkodtam egy fullstallt meg szattintottam egyet a tő felett”.*

MIKLÓSI GÁBOR, a *Magyar Narancs* egyik szerzője aktív pilótaként a siklóernyős levelezőlista tagjainak közreműködésével 1999-ben összeállította a siklóernyős szlengszótárt. Ez az ernyőzéssel kapcsolatos szlengszavakat gyűjtötte össze, nem a szakszavakat. A szakszavak összegyűjtése maratoni vállalkozás volna, hiszen azok köre a felszerelések megnevezésétől a meteorológián át az egyes repülési helyekig és tulajdonságaikig terjed. A siklóernyős szlengben számos új kifejezés honosodott meg öt év alatt, mások kikoptak vagy feledésbe merültek. Terepmunkám során a Cloudbase Acro Team közreműködésével kibővítettem ezt a



meghatározók. A sport élményszerűsége és az így létrejött analóg gondolkodásmód eredményeként e szlengtípus nyelvhasználata még inkább képszerű, mint a közszleng. A sportolók legtöbbször csak képekben fejezik ki magukat, hiszen egy-egy jelenség felidézése képek és képletes kategóriák segítségével sokkal egyszerűbb, és a teljes élmény körülírását is feleslegessé teszi. A szlengszavak többletjelentést hordoznak.

Az azonos értékrend kialakulását a közösségi érzés biztosítja, mert a résztvevők hasonló dolgokkal néznek szembe, hasonló élményeik vannak, azonos körülmények befolyásolják őket sportolás közben. A közös értékrend kialakulásában a csoport nyelvi érintkezése kardinális szerepet játszik (Kis 1997:255.). A kreativitás, az érzelmi színezet, mint a szleng jellegzetességei, a szóalkotásban különösen érvényre jutnak. A szemléletes siklóernyős szleng elsődleges funkciója a kommunikáció könnyítése, egyszerűsítése. Jellemzőek a szellemes, képtartalmú szavak, kifejezések, melyek megalkotásában a szóképzés változatos eszközeit használják. Kiss TAMÁS szerint minél intenzívebb egy beszédközösség tagjainak kommunikációja, annál gyakrabban fordulnak elő beszédükben szlengjelenségek. A szleng használatához a hétköznapi társalgás nyelvére mint

1 A függelék a szélső hasábkokon közöljük.

Az eredeti szlengszótárt a szerző iránti tisztelet és a kezdeményezés eredetisége miatt változatlanul közlöm, az új kifejezések a második részbe kerültek.

girhel, néha **girheskedik** erőlködve, lassan és nehezen nyer magasságot

gyogyi leginkább nyári délutánokon előforduló, egyenletes élénk szél, jellemzően kihívásmentes, ideális lubickolódó mindenkinek

hepaj, hepajkodás örömprepülés (pl. gyógyi-ban)

húz neki egy brutált a kormányzsínórok vagy a megfelelő függesztőhevederek hirtelen lerántása, ami szinte mindig a hagyományostól eltérő ernyőformát eredményez

katolikus a pilóta által extrém nehézségűnek vélt akrobatikus manőver, amit a starthelyen állók lekicsinylően e jelzővel illetnek

kikoppán ugyanaz mint a beég, csak távrepülés során

kiteker, elteker termikben körözve magasra emelkedik, távrepülésre indul

légtersértés éppen légtérrel sértő pilóta

lift emelés, szakszóval „termik” (emelkedő meleg légáramlat), pl. 6-os lift: az ernyőt 6 m/s-mal emelő termik

makramé az ernyő és a zsinórok lebogozása fáról, bokorról, majd az azt követő kicsomózás

nagy vas utasszállító repülő, ijesztően közlőrl

professzor a starthelyen bámészködő ernyősök felett magasan repülő ragadozómadár

szaros macska kezdő pilóták jellegzetes póza a beülőben a start után

távot dob az induló lejtőt hátrahagyva távrepülést végez

vetítés hőstettel vagy bármi mással (az új ernyő tulajdonságaival) történő hencgés, melyekről legalább egy jelenlévő tudja, hogy valótlan

zsinórbohóc kakukktójs, mert egyes vicces kedvű sárkányrepülősök nevezik így, szerintük tréfásan az ernyősöket

Végül két friss, a pánszlávizmus begyűrűzésének jegyében fogant jelzős szerkezet:

Breznyevi pangás hosszú, változás nélküli periódus, mindenki ül a starthelyen és várja a festéket

Zafcsenkó protó versenyeken látható, minősíthetetlenül veszélyes, kétes származású prototípus ernyő, melynek alakja repülés közben leginkább egy vonalzóhoz hasonlít, de igen könnyen képes gyakorlatilag bármilyen más formát felvenni

Új kifejezések

acro, **acrozik** akrobatikus műrepülés, akrobatikus manővereket hajt végre

hordozóra alapvetően szükség van, de a szleng mégsem tekinthető egységes szociolektusnak (Kis 1991:11). Három fő csoport különböztethető meg a szlengfajtákra: közszleng, területi szleng, és szakszleng. A közszleng a nyelvet beszélők számára általánosan ismert dolgokat, fogalmakat megnevező országszerte elterjedt szlengjelenségek összefoglaló neve. A területi szlengnek érvényessége területileg korlátozott. A szakszleng foglalkozás, hobbi, érdeklődés alapján tömörülő csoportokban alakulnak ki, és szorosan kapcsolódnak az adott szakma szaknyelvéhez (Kis 1991:10). A szleng létrejöttének feltétele egy olyan beszélőközösség, amelynek tagjai napi intenzív beszédkapcsolatban állnak egymással. A közszleng és a területi szleng viszonya, megegyezik a köznyelv és a nyelvjárások viszonyával. A főbb típusok azonban csak elméletben különíthetők el, a mindennapos nyelvhasználatban a különböző szlengváltozatok keveredve jelennek meg mind az egyén, mind a közösség nyelvében (Kis 1991:10-11). A csoportnyelvek kutatásában a szókincs fokozott figyelmet kap, hiszen a csoportra jellemző sajátos karakterjegyek, tárgyak, életmód, foglalkozás és azok elnevezései ezen a nyelvi területen realizálódnak leginkább, és térnek el egyben a megszokott köznyelvi jelölésektől. A csoportnyelvek, melyek általánosított léte a nyelvhasználatból adódik, konkrét nyelvi anyagon kutathatók, így lehetőség nyílik nyelvi megformálásuk révén általános vonások keresésére (Hajdú 1980:14). A siklóernyős szleng szókincs-rendszerében állandó mozgás, folyamatos változás figyelhető meg, hasonlóan más szlengtípusokhoz. A szakszlengekben kialakult szavak folyamatosan beáramlanak a közszlengbe, mely általános használata miatt kitűnő terjedési közeget jelent a szavak, kifejezések számára. Jó példája a siklóernyős szleng beáramlásának más szlengbe a *szakértés* kifejezés. A siklóernyősök az időjárásról, felszerelésekről, tehát bármilyen felmerülő kérdés kollektív megvitatását, elemzését *szakértésnek* nevezik. A kifejezés más alakokban is megjelenik, pl. főnéi igenévként is *szakértünk*, illetve melléknévi igenévként a *kiszakértettük* forma. Alkalmazzák pejoratív jelleggel a sokat beszélő pilótákra a *szakértőkirály* változatot is. A kifejezés megjelent a Miskolci Egyetem hallgatóinak szlengjében, ezután egy hallgató közvetítésével beépült a paksi cselgáncsosok szakszlengjébe. Néhány év múlva megjelent

(véltetően a pilóták révén) az internetes nyelvben, több blog-oldalon is, megváltozott jelentéstartalommal, valamint a közszlengben. A közszleng teret biztosít a szlengszavaknak, hogy más szakszlengekben, akár területi szlengekben is, vagy magában a köznyelvben szép számmal előfordulhasson. A szleng beszélők nyelvhasználatuk során rengeteg szót, kifejezést vesznek át a köznyelvből is. A szleng tulajdonképpen körmozgást folytat, csak teoretikus módon lehet elválasztani a nyelvi rétegeket az egyén nyelvhasználatában (Hajdú 1993:154).



A siklóernyőssé válás feltételezi egy a köznyelvtől merőben eltérő nyelvi magatartás, nyelvi viselkedés kialakulását. Az egyszerű és gyors kommunikáció érdekében szükségessé válik a szleng elsajátítása és használata. A nyelv elsősorban funkcionális szerepet tölt be, másrészt a csoport öntudat szempontjából játszik fontos szerepet. A szleng érdekessége leginkább a szókészlet sokszínűségében mutatkozik meg. Alapvető vonása, hogy nem megnevez, hanem újrannevez, azaz a már megnevezett dolgokat újabb és újabb nevekké látja el, amely a nyelvi folyamatok tekintetében játszik

2 moresh.blogspot.com, csingiling.freeblog.hu, ramapanda.blogring.hu, nasreddin.freeblog.hu

bolondálló nagyon biztonságos ernyő, ami repül magától akkor is, ha a pilóta durvát hibázik (eredete az angol: *fool-proof*).

bead valamilyen manővert végrehajt, a starthelyen állóknak megmutatja a tudását. Pl. *bead egy SAT-ot*

beadja jól sikerül, tetszést arat, pozitív visszajelzés ill. (pl. ha egy nő szép, azt mondják: *beadja eléggé...*)

ill. **nem adta be** nem sikerült

befelhőzik beleteker a felhőbe és aztán abban repül

bekúródni keményen földetérni, esetleg sérülést elszenvedni

Beindul a pity-puty hasonló mint a *lepörög*, csak itt az ernyő nem forog hanem jobbra-balra mozog

bepöffen amikor a semiből hirtelen minden emelni kezd, megerősödik a szél és/vagy a termikek

betwistel a hevederek becsavarodnak egy elrontott manőver során

bevállal legyőzi a félelmeit és végrehajt egy manővert, vagy veszélyesnek tűnő időben startol, esetleg egy jobb teljesítményű, kevésbé biztonságos ernyővel repül

bika fokozóképző

billegtet jobbra balra fordulgat, wingover-t szeretne húzni de még nem lendül a szárny fölé

dobálós turbulens idő

d-arc diler

dolgozik valami keletkezik, alakuló fázisban van. Általában a repülésre kedvező hatással bíró dolgok „dolgoznak”, pl. egy hegyszoldalon termékek keletkeznek, egy felhő épül és a környezetében emelés van.

Ellő egy szerencsepárront egy vészhelyzet szerencsés megoldása után szokás mondani

ezerkecske, ezerkecsi 1200 méteres magasság
ezerőcsi 1500 m (mindkettő ladás szlengből jön)

faszkodik acro manővereket csinál

fenyít fegyelmez, agresszíven viselkedik, autoritását hangoztatja vagy kimutatja, illetve megbünteti (természetvédők), fenyegető időjárási körülményeket sejtet

Fenyül, befenyül a fenyítés elszenvedője

film folyamatokra utaló kifejezés, hasonló ahhoz, hogy valaki képben van.

látja a filmet tudni, mi történik és miért, az adott körülmények között mit lehet csinálni;

elveszteni a filmet azt jelenti, nem tudni mi történik, mi miért van stb.

tudatos szerepet (Kis 1991:12). A siklóernyős szleng legtöbbször egyszerűsít, pl. a leáramlás jelenségére *szívókat*, *leáramot* és *szopódást* használ. Az idegen nyelvekből átvett kifejezések technikai jellegűek, azok vannak használatban, amelyeknek nincs jó magyar megfelelőjük, vagy az nem terjedt el. Ilyen a *fullstall* (átetés) illetve a *frontstall*, valamint az újabban megjelent műrepülő manőverek elnevezése (*sat*, *looping*, *thumb*, *wingover*, *helicopter*). Ezek a kifejezések beépültek a magyar ragozási rendszerbe és hangalakjuk is módosult. Erre példa a *szattint*, *wingoverez*, *frontstallozik*, illetve a szlengesedés: *odaszattint*, *bead egy helit*. Az intenzív élmények, érzelmi hatások következtében valódinak nem nevezhető szóalkotási mód is teret kap. Az élmények után számos új kifejezés születik vagy jelentése pontosul. Ilyen érzelmi szóalkotás révén a köznyelvtől kölcsönzött szavak új stílári minőséget kapnak, ezenfelül még valódi: jelentésbeli vagy alaki szóalkotásmód is társulhat a szavakhoz. Ilyen az *ordas*,



ami jó körülményeket vagy teljesítményeket jelent, vagy az *ordenátor multiplex*, ami jó pilótát jelöl. Más szlengekkel ellentétben gyakori az önálló jelentésalkotás, ilyen a *tartószél* – ami a lejtőszél pejoratív új keletű megnevezése, vagy a *zafcsenkó protó*, ami veszélyes prototípus (fejlesztés-kísérletezés alatt áll) ernyőt, azaz *halálosztót* jelent.

A szóalkotási módok leggyakoribb formája a siklóernyős szlengben a külső szóalkotás. Ezen belül

elkülöníthető az idegen szavak átvétele, a köznyelvi kifejezések integrálása, és a régies szavak átvétele. Az idegen kifejezések átvételének egyik forrása a meteorológiai illetve aerodinamikai szaknyelvből átvett kifejezések. Ilyen a *gradiens*, *leoldal* vagy a *trigger*. A másik forrás a repülősportok német és angol, újabb tendenciaként spanyol és portugál eredetű kifejezései. Ezekről a területekről érkeznek a sport meghatározó hatásai. A kifejezések beépültek az ernyős szlengbe, ezeket a magyar képzőkkel is felruházzák, így újabb ötletes alakok jöhetnek létre. Ilyen a *szattint* ami ellentétes forgástengelyű merülőspirál végrehajtását jelenti, alapja a manőver neve, „SAT”. A köznyelvből átvett kifejezések szófajukat tekintve nagyrészt igék. A *dolgozik*, *pipál* arra utal, hogy termikusan aktív, tehát jól repülhető az idő. A *szopódni* a magasság elvesztését jelenti. Gyakori az elavult, régies szavak átvétele, ilyen az *almulás*, ami a szél gyengülésére utal.

Amint arra utaltam, a belső (csoport- vagy ágazati szintű) szóalkotás a másik meghatározó szóalkotási forma. Az így keletkezett kifejezésekre jellemző a szellemesség, játékoság. Két nagy csoport elkülönülése fedezhető fel: a jelentésbeli szóalkotás és az alaki szóalkotás. A jelentésbeli szóalkotás során a szó jelentésének megváltozásával új értelmet kapnak a szavak. A hasonlóságon alapuló névátvitel rendkívül produktív. A felszerelések, meteorológiai jelenségek olyan elnevezései, melyek alaki hasonlóságon nyugszanak, igen számosak. Pl. emelő hatások megnevezésére használatos a termik mellett a *lift*, *cucc*, *lökődés*, *feláramlás*, *kémény*, *kilövés* kifejezések. A névátvitelre az igék körében is találunk példát. A *teker* a termikelés folyamatát fejezi ki képszerűen, amikor a pilóta a termikkéményben körözve emelkedik. A termiket (vagy *liftet*) *fogni* meg *találni* szokták a siklóernyősök. Az érintkezésen alapuló jelentésátvitel termékeny képet mutat, különösen a jelentésszűkülés gyakori. A köznyelvben is élő szavak használatuk során csak az ernyőzéssel kapcsolatos szituációhoz kötődnek, jelentésük is erre korlátozódik: *kastásít*, azaz felszerelést előkészít, *csuk* = az ernyő egy oldalának rendellenes helyzete, *katolikus*, ami nyugodt, fegyelmezett repülést takar, vagy a *gyógyi* (ill. *esti gyógyi*) ami nyugodt, kihívásmentes körülményeket jelent, a *parketta* (ernyő maximális sebességre gyorsítása), vagy a *plafon*, ami a légtérkorlátozást jelent.

folytatjuk

kristálytisztán és rezgésmentesen látni a filmet teljesen tisztában van valamilyen helyzettel, körülményekkel

Fing, lepkefing, fos gyenge termik, amivel nehéz magasságot nyerni

fogni (*fogtuk stabilan a kettőt*): találni egy termiket és tekerni (a sárkányrepülésből szüremlett be a versenyzőkhöz. A sárkányrepülősek valóban fogják (kapaszkodnak) a trapézba termikelés közben.

halálosztó nagyon jó teljesítményű versenyernyő, ami azonban elég veszélyes; ill. előrege-dett, porózus anyagú ernyő

időjárás van jó az idő, menni kell

illegálkodni illegális starthelyeken repülni. Hasonló értelemben:

partizánkodni

kastásít ernyőt és a felszerelést repülésre előkészíteni

kép bármilyen jelenség, időjárási helyzet, körülmények

képlátó olyan pilótát, embert jelöl, aki tisztában van a körülményekkel, ill. jó pilóta, lásd. *ordenátor*, *ordenátor multiplex*

kitekerünk a sztratoszférába nagyon magasra tekerni, vagy légtérteret sérteni *folytatjuk*

Sárkányrepülő Hungarian OPEN 2005

FAI2 – Nyikom, 2005. június 11-16.

A verseny rendezője: Pilisi Siklórepülő Egyesület

Versenyigazgató: PETRÓ ZOLTÁN

Repülésvezető: NAGY RICHÁRD

Startszolgálat vezető: EISENBERG PÉTER

Feladatkitűzés: UJHELYI BALÁZS- GRUBER FERENC- és két választott külföldi pilóta

Értékelés: Petró Zoltán

Zsúri: A verseny elején lesz megválasztva a versenyzők közül

A verseny honlapja: www.hungarianopen.ini.hu

Program

Június 8-10. edzőnapok (előzetes egyeztetés alapján vontatás is)

Június 10. 19:00 - 22:00 regisztráció

Június 11. 8:00 regisztráció- csapatnevezés; megnyitó

Június 11-16. versenynapok

Június 16. 20:00 eredményhirdetés- díjátadás- záróbuli

Június 17-19. aki akar- maradhat még repülni- a többiek utaznak az Uckára (Horvátország) az elő EB-re

Nevezés

Jelentkezni a versenyre csak az általunk készített „Nevezési Lapon” lehet- on-line vagy pontosan kitöltve és eljuttatva a főszervezőhöz a nevezési díjjal együtt. (letölthető a honlapról)

A nevezési díj a nevezési határidőig 20 ezer Ft- („első verseny” pilótáknak csak 10 ezer Ft). A díj tartalmazza a rendezést- térképet- meteorinformációt- napi egy folszállítást a Nyikomra vagy a reptérre- pólót - visszaszállítási szervezést; Vodafone SIM kártyát- amivel a verseny ideje alatt ingyenesen beszélhetsz a diszpécserrel (neked csak egy vodafone-os vagy kártyafüggetlen mobilt kell szerezned erre a hétre); és a versenynapokon (június 11-16) meleg vacsorát az Ózonban.

Nevezési határidő: 2005. május 31. kedd este

A nevezési díjat a PiSE- Monor és Vidéke Takarékszövetkezet- 65100149 - 11298313 számlájára kérjük átutalni- közleményként a pilóta nevét kell beírni! vagy személyesen a főszervezőnek eljuttatni a nevezési lappal együtt (Pedro) A nevezési határidő után 25 ezer Ft a nevezési díj (a helyszínen is lehet nevezni a regisztrációs időben).

A versenyzőknek a regisztráció végéig igazolniuk kell a befizetett nevezési díjat és az előírt okmányok meglétét.

Felhívjuk a figyelmeteket- hogy a regisztráció lezárása után versenyző jelentkezését nem tudjuk elfogadni!

A nevezés feltételei

Érvényes FAI vagy MRSZ licence- légi alkalmas és nyilvántartott légijármű- érvényes felelősségbiztosítás- vontathatói jogosítás megléte (előzetes egyeztetés alapján van lehetőség vontathatói jogosítás megszerzésére is az edzőnapokon)- aktuális szabályozásnak megfelelő kioldó- és kerék vagy csúszka a kormányrudon.

Vontatás előrelátható költsége: 2000 Ft/500m. (ami támogatás függvényében csökkenhet)

Visszaszállítás a verseny idejére 10 Ft / km

Csapatverseny: Minden sárkányrepülő egyesület külön is lesz értékelve a 3 legjobb pilóta eredménye alapján- de más pilóták is nevezhetnek 4 fős vegyes csapatokat

Várható feladatok: Céltáv- hurok- háromszög sebesség értékeléssel (SC Sec7 szerint)- külön feladat az árbocos és árbocalan sárkányoknak- minden reggel a meteorinformáció függvényében döntjük el- hogy a Nyikomra megyünk vagy vontatunk- és gyöngye napokon célra szállás.

Startsorrend: első versenynap a WPRS szerint- utána az előző napi eredmények alapján

Értékelés: GAP értékelő rendszer szerint történik- kizárólag GPS-ből nyert adatok alapján. (elfogadott GPS a Garmin legtöbb verziója- más GPS esetén CSAK ha hozod a PC kábelt is- talán a szoftver ismerni fogja- de jobb ha inkább kérsz valakitől egy Garmin-t erre a hétre) -

FONTOS - A kurzusra visszakörözve a következő fordulóponthoz legközelebbi utolsó tracklog pontot értékeljük- hogy minden pilóta biztonsággal le tudjon még szállni!!!

Óvás: minden versenynapon 9:00-ig lehet óvást beadni az előző napi eredményekkel kapcsolatban 5000 Ft óvási díj ellenében

Díjazás: Open (ALL – mindenki)

Árbocos sárkányok (KP - kingposted)

Árboc nélküli sárkányok (KPL – kingpostless)

Női (FE)

Szállás

A leszállóban lehet sátrazni ingyenesen- a birkózócsarnokban 500 Ft/éj- kolégiumban 1000 Ft/éj. A kísérők szállás és vacsoraigényét a nevezéskor kérjük jelezni. Lehetőség van magánházaknál és hotelben is aludni- bővebb info: www.macsett.hu

Szeretettel várunk minden sárkányos pilótát és érdeklődőt!

Akik szeretnének egy nagyon jó hangulatú baráti hegyi versenyen jókat repülni, mint a madarak ... és új barátságokat kötni más nemzetek nagytudású pilótaival is, azoknak itt a helye!

Ultrakönnyű Repülők 5. Országos Találkozója

2005.július 1-3. Rétság-Tolmács Repülőtér

Szálláslehetőségek és egyéb információk júniustól: www.ul-talalkozo.hu.

Repülős vendégeinket egész nap várjuk!

Szeretnénk minden pilótával találkozni, megismerkedni!

Július 1.

Szárnyon érkezők, figyelem! 11.30-tól 13.30-ig légtérzár van!!

18.00-tól sétarepülés- túrarepülés- hátimotorosok- hőlégballonosok- sárkányok vonatása- íjászat mindenkinek (a színpad mellett); halálgömb; ismerkedési est (ital- kaja biztosítva).

Hideg vizes zuhanyzó a reptéren- sátorozási lehetőség a rendezvény ideje alatt.

Július 2.

07.00-tól Hőlégballonosok Rétság felett

10.00-tól Terepmotoros (tankodrom)

12.00 Repülőgépek bemutatkozó repülése Rétság felett- zászlóforgató zenés felvonulása s előadása- a határőrség haditechnikai bemutatója

13.50 Megnyitó; Groovehouse; MC Haver és a Teknő; Meglepetés gyerekeknek; Füstifecskek színpadi showja; Égi kígyóbűvölés 16.20: Halálgömb; Lovas íjászok látványos bemutatója; Gawron légi bemutatója

17.00-17.30: Kövecses Ferenc repülő-modellező és gyártó nagyméretű gépeivel bemutatót tart a repülőtéren.

17.50-18.55: Motoros sárkányok formációs légi bemutatói; Szabó Zoltán (TOPI) százados MIG-29 bemutató-pilóta Kecskemétről előadást tart: magassági ruha- sisak- katalpülés- a vadászgépek tulajdonságaitól válaszol a feltett kérdésekre; Veres Zoltán műrepülő európa-bajnok légi bemutatója

19.00: A „Levegő Ördögei” ejtőernyős ugrócsoport AN-2-ből (lélegzetelállító meglepetés- amit a közönség itt láthat először); Kamov helikopteres légi bemutató

20.00-tól: Hőlégballonosok- hátimotorosok

és UL-ek

21.00-23.00: Zoltán Erika táncscsoport; Tűzshow: Agra hastánc- tűztánc- Tűzmadarak- tűzacrobaták.

23.00-tól: Tűzijáték; Utcabál hajnalig (Kékesi zenekar)

Július 3.

07.00-11.00: Hőlégballonosok Rétság felett; sétarepülés- hátimotorosok- modellezők- UL-ek- sárkányvontatás

11.00-12.00: Streetfighter show (Tolmácsi út)

12.00-13.00: Különböző repülőgéptípusok köteléke Rétság felett

13.00-14.00: Bódi Gusztó és a fekete szemek; United

14.35-16.10: Go-free együttes; Ejtőernyős ugrás Gawron-ból; Halálgömb

16.10-18.45: Rendőrségi bemutató; Pako„G” afrika együttes; Liszter Sándor és a Vadrózsák; Csepregi Éva; Meglepetés gyerekeknek

18.50-19.10: Ultrakönnyű repülők bemutatkozó-repülése

19.15-21.30: Unique együttes; Fresh együttes; Erotikus show; Hastánc kígyóval

21.30-tól: Lézer show

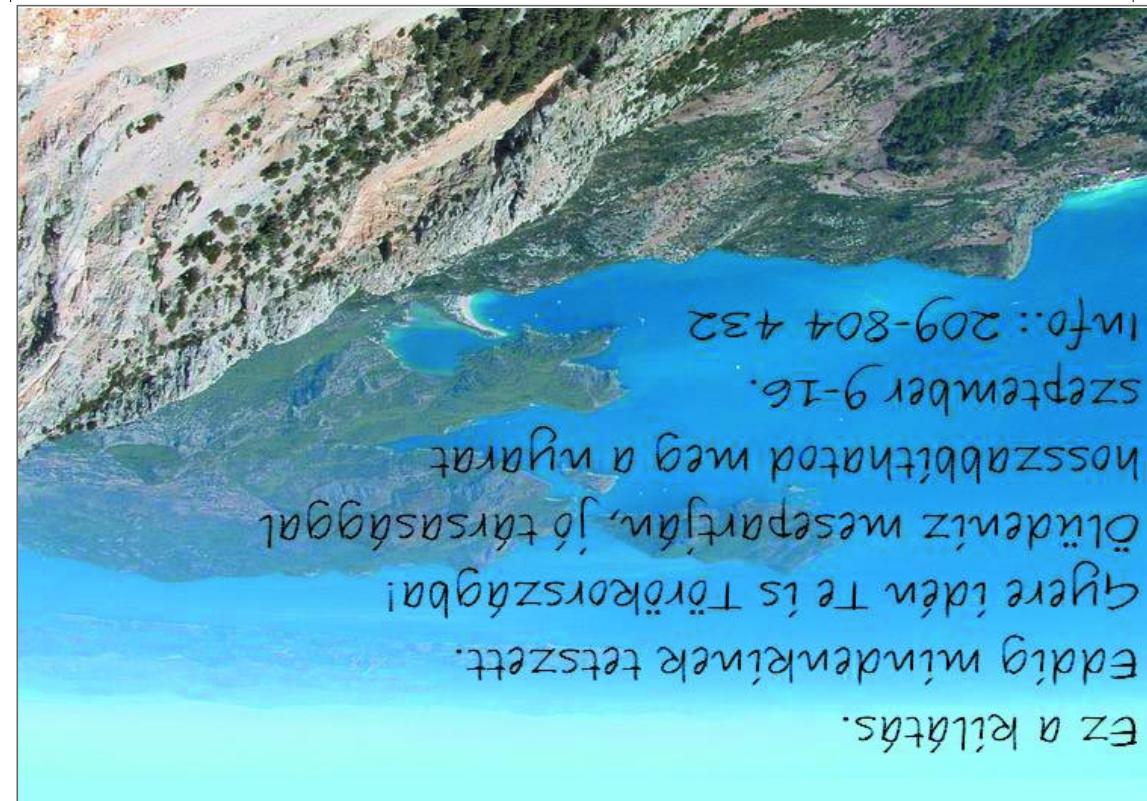
Állandó programok

Vidámpark- Paintball- repülőmodellezők- repülősbörze- terepmotorozás- repülőgép- és légsavargyártók kiállítása- katonatorzás- Chevrolet autókiállítás-Yamaha motorkerékpár-kiállítás- díszmadár-kiállítás- sétarepülés- Trabant- és Wartburg-találkozó és verseny- MH Légierő RFO Szolnok

További információ: Keserő Lászlóné

Ildikó főrendező, Nimbusz repülőklub

Tel.: (20) 394-6664; fax: (35) 350-081





A tökéletesség észrevehető...

...ott van előtted



SKYWALK
PARAGLIDERS

www.skywalk.info
www.skywalk.hu
solaris@message.hu

Tisztelt érdeklődők, a skywalk.hu oldal jelen pillanatban még készül. Addíg a www.skywalk.info honlapot ajánlom.



MESCAL, DHV 1, Funeruiser
Egy ernyő, melyet ajánlunk tanfolyam utáni kezdőknek, főleg ha szeretne alpesi, turbulensebb körülmények között is békésen repülni, hobbirepülőknak, és kezdő hátimotorosoknak. Teljesítménye abszolút kielégítő, specialitása a termikelés, és ugrásra készen lesi mit akarhat vajon a „pilóta-gazdái”. 6 Jet nyílása van.



TEQUILA, DHV 1-2, Freerider
Inni és repülni ugyanolyan érzés lehet, elnézve a pilótákat. Remek választás feltörekvő ifjú titánoknak, tapasztalt, de határokat feszegetni nem kívánó pilótáknak, átlag hátimotorosoknak és teljesítményrepülőknak. Dinamikus, érzékeny ernyő, 5 mérethben kapható. 8 Jet nyílása van.



CAYENNE, DHV 2, Sportster
Az ernyő mely megalapozta a cég hírnevét. Aki látta, megjegyezte. Vérbeli sport ernyő, 8,5-ös átlagolt siklószám, 22-38-53, szinte érthetetlen passzív és aktív biztonsággal. Igazi hátimotoros fenomén. Teljesítményorientált, akrohajlamú, aktív pilótáknak szánt deszkakemény kupola, varázslatos, finom fordulékonyssággal.



JOINT, DHV 1-2, Tandem
Full Service, reális kompromisszumok közé illesztett, harmónikus egyensúlyú, munka és élményorientált ékszer. Hihetetlen simán emel és erőlködés nélkül repülhető. Munkabírása taxizáshoz mért, erősebb belépőanyaggal, zsinórokkal. Mindkét méret csőrölhető, motorozható, akár trájjkal is. Az ára abszolút magyar. 8 Jet nyílása van.



UP Hungary

Tavaszi akció

Kuna



46, 35, 24 km/h

1,2m/s

7.2 - 7.5

DHV 1

~~1550 €~~

1290 €

Makalu2

48, 36, 23 km/h

1.2 m/s

7.7 - 8.0

DHV1-2

~~1770 €~~

1675 €

Summit2

52, 37, 22 km/h

1,1 m/s

8.2 - 8.6

DHV2

~~1995 €~~

1845 €

Kantega

50, 37, 23 km/h

1,1 m/s

8 - 8.3

DHV 1-2

~~1850 €~~

1750 €



Pálfi Béla Gábor

E-mail: pbg@freemail.hu

Tel./fax: 325-8305

Mobil: 06-30-445-1889

Targa2

60, 39, 24 km/h

1.0 m/s

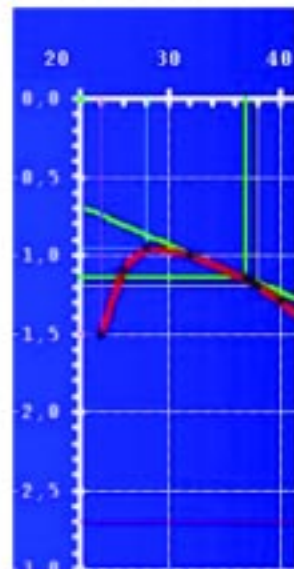
9.1 - 9.6

Ligaernyő

2290 €



**Pilótától
pilótáknak...**
www.gpsaruhaz.hu



**NAGYON STABIL
NAGYON PRECÍZ
SZÉRIAERNYOKNEL
JOBB
TELJESÍTMÉNY**

**005-OS SIKLOERNYÓS
VILÁGBAJNOKSÁGON
TESZTELVE**

P&W 2000	
LAMBADA	
H	
2000	
47,500	
28,5 m _h	
32,9 m	
5,9	
24,8 m _h	
20,7 m	
4,8	
12,5	
Delivance	48 g/w
Delivacc	48 g/w
6,8 kg	
23,00x17,16	
8(24x14)/8(10/20)	
1,9/1,5/1,2/1,3 mm	
Support for 400/60/Type	
55	
Mm/Dm	
79 kg	
85/110 kg	
2,8 kg/m ²	
55/77/22 km/h	
1,8 m	
1,1 m/8 x 17 mm/8	
8,5 x 8,5 x 8,5	

***Kipróbáltuk különlegességét,
megismertük jellemvonásait,
elfogadtuk és megszerettük olykor még hibáival együtt is.***

2002 közepén még csak 8-10db APCO ernyő volt hazánkban, mára több, mint 200 pilóta választotta az APCO termékeit és 80 APCO ernyő repked szerte az országban!



Oktatás Gyűrőn

1.: Olyan érdeklődőket reptetünk tandemben, akik egyelőre csak arra szánták el magukat, hogy kipróbálják, milyen is az, amikor minimális mechanizáló mellett talpuk alatt elűj a szél.

2.: A komolyabban érdeklődők hátára Parapower hátmotort, lejuk kaló Dudak Vax-ot adunk, hogy megérezhessék: mi vár rájuk, ha elszánják magukat. Első próbálkozásaik ingyenesek. Ha már megérték az első egyedül repülésre, előbb tandemben kóstolhatják a negyedik dimenziót, majd rádiós távirányítás mellett gyakorolhatják a fel-leszállást.

3.: A főbb-kivesebb rendszerességgel papírok nélkül repülő „zugpiloták” levizsgálhatók és felszerelésükre is légügyi alkalmassági okmányokat szerezhetnek, feltéve, hogy légi járgányuk nem közveszélyes rájuk és környezetükre nézve.

Aki a fent megnevezett okok valamelyikénél fogva úgy érzi, hogy köztünk volna a helye Gyűrőn az elkövetkező hétfőigék valamelyikén, küldje el elérhetőségét a ppg@vamp-air.hu-ra, vagy a 06 30 932 2937-re. Valószínűsítjük, alkalmas lesz az időjárás a motoros ernyőzésre, értesíteni fogjuk és várjuk Gyűrőn.

Rés 125-ös motorral szerelt Back Bone hátmotorok

teljes választéka készletből!

Ugyanazzal a motorral de különböző méretű keretekkel és légcsavarral biztonságosan repülhet kezdő, haladó sőt a tandem pilóta is. 29 lóerős motor, röpsúlyos kuplung, levegőben újraindítható motor, 19 kg üres súly. Testsúlyától függően állítható kormányzat kábelvezérvé átalakítható. Ugyanarra a vázra állítható módosítás nélkül szerelhető 100, 112, 125, 130 cm-es légcsavarok, ezekhez megfelelő méretű keretek. Legnagyobb teljesítmény, legkevesebb üres tömeg. 2850 eurótól!



Back Bone

Tesztelhetők az új Parapower hátmotorok

- 4 részre szedhető keret

- Power Ignition gyújtásnak és szivattyúnak köszönhetően levegőben könnyűszerrel újraindítható

- rendelhető alsó, félmarcv felső és fix felső emyőbekötéssel

- továbbra is csak bevált megoldások

- a létező legharmonikusabb szerkezet

- 1 év garancia

- ennél olcsóbbat venni megfontolandó

Kipróbálható
a Vamp-air-nél és Farkas Tibinél!

A Vamp-air termékkel megtekinthetők
a Divex sportruházatban!

DMK Sportruház 2040 Budán, Molnár u. 7.
80/807 autópályas kővár szakszárn
Tel.: (23) 888-895, divex@divex.hu vagy www.divex.hu

PARAPOW



www.vamp-air.hu, mail@vamp-air.hu telefon: +36 30 9 322 937



MEGJELENT!

José Ortega
A motoros ernyőzés
kézikönyve



Megrendelhető: 30/560-2786, kati@vamp-air.hu

FRESH BREEZE

POWERED PARACLIDER

www.fresh-breeze.hu

- Simonini Mire 2+ motor
- rezonátor kipufogóval
- 25 lóerős 7500-as fordulatszám
- „power ignition” gyújtás
- opcionálisan: elektromos önindító
- 73 kg tölsérő

122 cm-es, 2 részre szedhető kompozit légcsavar, 4 részre szedhető keret, 2700 Eurótól



- Solo 210-es motor
- rezonátor kipufogóval
- teljesítmény: 17 LE
- tölsérő: 65 kg

- Hirth F33-as motor
- rezonátor kipufogóval
- teljesítmény: 30 LE
- tölsérő: 85 kg
- elektromos önindító



www.vamp-air.hu, mail@vamp-air.hu, telefon: +36 30 9 322 937



FLY-TRADE

Kereskedelmi és Szolgáltató Bt.

Új hátmotorok már 2000 eurótól!

- használt motorok forgalmazása
- szervizelés
- alkatrész-utánpótlás

Flash line – új Snap 100 cm³-es motor

- 17 LE/10 000 ford.
- turbóhűtés
- fogaskerék-áttétel
- röpsúlyos kuplung
- levegőben újraindítható
- 125 cm-es légcsavar
- 55 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2950 euró

SMN 130 tandem, 206 cm³-es Simonini motor

- 26 LE/7200 fordulat
- rezonátor kipufogó
- önindító
- három részre szétszedhető keret
- 130 cm-es légcsavar
- 75 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- Súly: 25 kg
- 3290 euró

Mach 4 árengedménnyel Solo 210 motor

- három részre szedhető keret
- levegőben újraindítható
- 114 cm-es légcsavar
- 53 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2190 euró

Végh Ernő

Telefon: 06 20 932 9004

E-mail: vegherno@mailbox.hu

FLY CASTELLUCCIO
PARAMOTOR & PARAGLIDING



„Lágyabban, gyorsabban,
biztonságosabban,
még magasabbra és messzebbre”

SUN GLIDERS



-siklóernyők
-beülők
-mentőernyők
-kiegészítők



easy
FLY
a repülés szabadsága

www.easyfly.hu

www.sungliders.com

telefon: 06-20-425-00-96

e-mail: info@easyfly.hu



Börze

Hirdetési tarifáink

Apró: 300 Ft
1/6 színes 1500 Ft
1/6 f/f 1200 Ft
1/3 színes 3000 Ft
1/3 f/f 2000 Ft
1/2 színes 4500 Ft
1/2 f/f 3000 Ft
1/1 színes 6000 Ft
1/1 f/f 4000 Ft

**Borítóbelsőn 20%, hátapon
 50% felár! 3 megjelenéstől
 (egyszerre fizetve)
 20% kedvezmény!**

Kedves Hirdető! Kérem, hogy
 hirdetéseidet a megjelenés hó-
 napjának 2-áig, e-mailen, vagy
 telefonon juttasd el hozzám.
 SMS-ben nem fogadom hirdeté-
 sedet. Fizetni a feladással
 párhuzamosan, normál postai
 befizetési csekken lehet, a kö-
 vetkező címre küldve: **Madár-
 toll, 1550 Budapest, Pf. 171.**
 A csekk „Megjegyzés” rovatá-
 ba, kérlek, írd be: „hirdetés”.
Átutalással is fizethetsz, a
65100149-11301903 szám-
laszámról!

MAGYAR BERTALAN (beric)

E-mail: beric@index.hu
 Telefon: (30) 9642-652



Motoros sárkányrepülő eladó!

Megkímélt állapotban!
 Tel.: (20) 942-6691

2/1



**Kétütemű,
 önindító, léghűtéses
 HIRTH-MOTORT
 FA SRÓFFAL
 NAVIGÁCIÓS
 MŰSZEREKRE
 cserélném
 Tel.: (20) 3678-097**

- Ingatlankínálat keresőrendszerrel:
 Nívó Ingatlanforgalmi Szakértői
 Iroda 06-70-3800-323. 8200
 Veszprém, Dózsa György út 25.
 www.nivoingatlan.hu; Balaton,
 Veszprém, Bakony 5/4

- Kétszemélyes motoros sárkány
 eladó! Hódgépés trike, C15TN
 szárny, Rotax503 DCDI motorral. Tel.:
 (30) 9244-974. Takács István 3/2

- Moyes Xtralite 147 gyalogsárkány-
 nyomat 150 ezer HuF-ért
 elkötyavetyélem! Telefon: (20) 371-
 7999; (30) 2056-456

- Kétszemélyes motoros sárkány
 eladó! Szárny: CX-MD 1998-as;
 motor: Rotax 503 2V. Intercom és két
 sisak mikrofonnal, fülhallgatóval.
 Tel: (30) 224-9322

- Eladó egy Molson motoros (Rotax
 gyújtásos, berántós) sárkányrepülő
 Hódgép trike-kal, CX-19-es szárny-
 nyal. Irányár: 160 ezer Ft. Telefonon
 egyeztetve megtekinthető. Kis
 Zoltán, 75/312-284 3/1

- Sárkányrepülő eladó! Molson
 motor akkumulátoros gyújtással;
 CX-19 szárny új sodronyokkal;
 Racer GT trike-kal. Irányár 330 Ft.
 Ugyanitt Rapasz gyalogsárkány,
 irányár 40 ezer Ft; valamint
 sárkányszállító utánfutó papírok
 nélkül, irányára 50 ezer Ft. Zsóka
 Lajos; tel.: (70) 2358-663, vagy (30)
 2218-226. 3/1

- Flytec variók egyenesen a gyárból!
 Gyári áron! Telefon: (20) 945-2004;
 HEMI



Rakétás mentőernyő rendszerek,

**motoros-sárkányra, UL-re,
 vitorlázógépre. Magyar
 típusalkalmassággal!**

www.utrebo.vnet.hu
utrebo@vnet.hu
20/542-61-98

3/2



Racer GT

**503-as motorral,
 C15 szárnyal
 eladó.**

Tel.: (30)2819-754



**Eladó egy
 Wills-Wing Fusion 150
 gyalogsárkány,
 újszerű állapotban**

POSZPISEL GYULA
Tel.: (30) 411-4701

Használt felszerelések az Enairgy-től!

www.enairgy.hu
(20) 9458-658

ERNYŐ

Típus	Szín	Súlyhatár	Állapot	DHV	Évjárat	Ár
Edel Sector TX	V. kék	90-105	Jó	3	98.09	70 ezer
Firebird Apache	Lila	50-75	Extra	2	92	80 ezer
Airea Aspect M	Kék	80-110	Normál	2	96	80 ezer
Airea Aspect M	V. kék	80-110	Extra	2	97	120 ezer
FreeX Frantic	Sárga	80-105	Extra	2	97	130 ezer
Airwave Sport 1 L	Kék-zöld	100-120	Újszerű	1...2	2004	295 ezer
Airwave Magic	Kék-zöld	80-100	Extra	2...3	2002	170 ezer
Firebird G Sport	Lila	80-105	Extra	2	1996	80 ezer
UP Vision Classic	Sárga	80-105	Extra	1...2	1997	130 ezer
Advance BiBeta Tandem	Fehér-sárga	140-210	Extra	1...2	98	200 ezer

BEÜLŐ

Típus	Szín	Karabiner	Méret	Protektor	Évjárat	Ár
Sky Line Project	fekete-piros	gyors	M-L	airbag	új	85 ezer
SupAir	Fekete	gyors	M-L	airbag	2001	50 ezer
Lubin	Fekete-Zöld	gyors	L	airbag	1999	55 ezer
Dimonzionenvolo	Fekete	gyors	L	airbag	1999	52 ezer

MENTŐERNYŐ

Típus	Súlyhatár	Állapot	Évjárat	Ár
Minitec	100 kg	használt	99	39 ezer
Charly Revolution	120 kg	használt	99	50 ezer
Minitec	120 kg	használt	99	39 ezer
Charly	100 és 130	használt	99	39 ezer
Charly Second Chance	86.98	új	új	72 ezer
Charly Second Chance	118	új	új	75 ezer
Charly CLOU !! új !!!	140	új	új	88 ezer
Sky Line	120 kg	új	új	68 ezer

SISAK

Típus	szín	Rendelésre	Méret	Állvédő	Évjárat	Ár
Charly Insider	Metál	Rendelésre		Igen	új	33 ezer
Charly Insider	Fehér	Rendelésre		Igen	új	31 ezer
Charly Insider	Chrom	Rendelésre		Igen	új	40 ezer
Charly Air Control	Bármi	Rendelésre		szerelhető	új!!!	18 ezer

VARIO, GPS

Típus				Évjárat	Ár
Brauniger Competition/GPS	GPS kábel	PC kábel			90 ezer
Flytec 4005				új	65 ezer
Brauniger IQ Comfort				új	65 ezer
Brauniger AV Pilot				új	55 ezer

OVERALL

Típus				Évjárat	Ár
Nubes Nigra				új	24 ezer
Charly Montura				új	55 ezer
Charly X-Wing Windstopper				új	46 ezer
Charly X-Wing Economy				új	33 ezer
Sky Line Standart				új	41 ezer
Sky Line Skystripe				új	40 ezer
Sky Line Light				új	30 ezer

BAKANCS

Típus				Évjárat	Ár
Hanwag Super Fly GTX				új	40 ezer
Salamon Airsport				új	30 ezer
Adidas Shavano				új	18 ezer

Az új **Mustang**

Airwave

Az igazi **DHV2**

távrepülő ernyő
akár középhaladóknak is!

Sebesség: **55/37/23**

Süllyedés: **1,1 m/s**

Siklás: **8,7-9,0 (9,1)**



Castelluccio

Április 3-10.: Távrepülő tábor

7 nap, 7 éjszaka; római városnézéssel

Szállás: hotel, reggelivel

Részvételi díj: 190 Euro

**A részvétel fontos feltétele
az ATLASZ-nál megkötött biztosítás!
A biztosítás nálunk is megköthető!**

További információk a honlapon!

e-mail: enaigryclub@freemail.hu

tel.: (20)9458-658

web: www.enairgy.hu



APOLLO
UL AIRCRAFT „HALLEY”
E-mail: apollo@mail.datanet.hu Internet: www.halley.hu