

# madártoll

A szabad repülők lapja

**150.**  
**szám**

2005. június



16 5:00 PM



[www.HOR-PROP.com](http://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](mailto:hor-prop@hor-prop.com)



## GPSMAP 96C

Repülős-autós-hajós üzemmódok, 160x240 pixeles színes kijelző, vízálló, 119MB memória, automatikus autós útvonaltervezés akár házsámra 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**

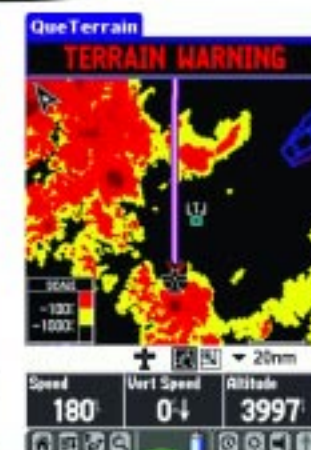
## iQue 3600a

Aviation GPS + Palm PDA

Repülős-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 bölcsővel és töltővel, szivargyújtós tápkábel, GA27C antenna, szarvkormányra rakható bölcső (a mellékelt ábrán), setup CD



Hungarian Aircraft Kft. 1142 Bp. Ungvár köz 5. Tel: 06 1 222 3333 [gps@aircraft.hu](mailto:gps@aircraft.hu)

[www.garmingsps.hu](http://www.garmingsps.hu)





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

**Főszerkesztő: KERESKES LÁSZLÓ**  
 Tel.: (20) 364-6921  
 E-mail: laszlo.kerekas@hmth.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 cséken befizetve, vagy a Szabad Repülők Szövetségéhez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

**A címlapon:**  
**Menyhárt Éva Emlékverseny, 2005**  
 Fotók: KVAKK KAPITÁNY, PIERRE CUMIN  
 Montázs: BERIC

## Gondolatok egy folyamat közben, avagy a probléma gyökere

**S**em nekünk, siklórepülőknél, sem a három érintett reptérnek (HHH, Farkashegy, Budaörs) nincs joga semmi másra, mint hogy meghallgatást kapjon.



KARDOS ISTVÁN

A Hungarocontrol ezt a jogi elvárást már az első fórum megszervezésével is le tudhatta volna, de lényegesen túlteljesítette. A HC-t viszont semmilyen további kötelezettség nem terheli, teljesen a saját belátására van bízva, hogy mit kezd a meghallgatásokon elhangzottakkal. Minden döntést szentesít, ha kimondja a varázsigét: „Ferihegy forgalombiztonsága és kapacitása érdekében”. Gazdasági környezetben ezt monopolhelyzetnek hívják, és mivel tudvaleg káros hatású a rendszer egészére, ezért törvényekkel gátolják a kialakulását.

Fenti összefüggésekkel minden bizonynyal a HC is tisztában van de nem kíván visszaélni vele. Felülemelkedett bölcsesség szükséges a körülmények adta különleges helyzetet tudatos felelősséggel, erkölcsi-, szakmai önmérséklettel élni meg. Nem könnyű ekkora erőfölény birtokában megtalálni a helyes arányokat mert nagy a csábítás a könnyű

sikerre, a súlytalan partnerek erőből való lenyomására.

Pozitív jel, hogy soha nem zárkóztak el a további konzultációktól. Negatív jel, hogy tulajdonképpen egy áttartolási eljárás megváltoztatásának kedvéért (mert ez az oka G2/x létrejöttének) nem sajnálták feláldozni három teljes reptér és a siklórepülő ezres létszámának motor nélküli repülését. (A megítéléshez vegyük figyelembe: ez a 13-as áttartolás

megváltoztatásakor még nem volt előre látható, evidens következmény.) Árnyalja a képet, hogy az új áttartolási eljárás Dunakeszi számára kedvezőbb. Mint szakmám szerint közlekedési rendszertervező, biztos vagyok benne, hogy létezik szervezési megoldás Ferihegy forgalmi kapacitásának növelésére, biztonságának megtartására a motor nélküliek életben hagyásával is. Abban csak reménykedem, hogy el is jutunk eddig a megoldásig. Mint ember, bízom a másik oldalon álló repülő partner belátásában, szakági előítélet-mentességében, egyszerűen a tisztességében, különben már a tárgyalásoknak sem volna értelme. Mindazonáltal az is segítene, ha jogi (törvényalkotói) motiváció születne a ma még meglévő motor nélküli repülés életben tartására, különben a három reptér elsorvad, helyüket visszafordíthatatlanul be-növik a plázák és lakóparkok: a hazai repülés bölcsőit örökre eltemethetjük. ■



# Levélváltás

**Környezetvédelmi Minisztérium  
Dr. Persányi Miklós  
Miniszter Úr részére**

**Tisztelt Miniszter Úr!**

A Magyar Repülőszövetség vezetőjeként kérem a Miniszter Urat, segítsen a szövetségünkhöz tartozó több, mint ezer motor nélküli siklórepülőnek abban, hogy szabályozott repüléseikhez légtérrel, étletteret kaphassanak. Mint minden repülésre, a siklórepülésre is igaz az, hogy a repülésbiztonság sok összetevője között a leglényegesebb a tudás és a gyakorlat. A rendszerváltás előtt évtizedekig használt starthelyeikről a természetvédelmi hatóságok engedélyeinek hiányában kis dombokra szorul a siklórepülő tömege, ahol a kis helyre zsúfoltság miatt félt, hogy megnő a repülés kockázata, a balesetek száma.

Ezek a területeken rendszeres vadászatok folynak, ahol terepjárával járkák ezeket a területeket, miközben a siklóernyősöket és sárkányrepülőket gyalogosan sem engedik be, holott ők csak felfelé járkák a terepet, lefelé már madárként szállnak.

Sokan a természetvédelmi hivatalokban úgy gondolják, hogy [a siklórepülő] tevékenységükkel zavarják a természetet, de ennek a sportágnak az európai mintából vett tapasztalatai alapján a siklórepülés a leginkább természetközeli sport. Sportolóink azt tapasztalják, hogy a bányaművelt helyekről is kizavarják őket, sőt más technikai sportok engedélyezettek, míg a

sajátos itthoni felfogás szerint őket megbüntetik, ha akár csak gyalogosan is belépnek ezekre a területekre.

Ez a diszkrimináció igazságtalan, sőt a repülés számára életveszélyes állapot. A több száz méter magasságú starthelyekről ugyanis, amelyen jó szélirány esetén száz feletti siklóernyő és sárkány is elérne, ez a sport ki van tiltva. A tavalyi évben már több ütközéses baleset is volt, szerencsére emiatt katasztrófa még nem történt. Szeretnénk felhívni a figyelmet arra, hogy ez jelentős közvetett baleseti tényező.

Mivel kevesebb természeti kárt okoznak, mint egy gyalogos turista, sőt szervezettségükkel fogva együttműködve, komoly segítséget is jelenthetne ez a természetjáró tömeg a területek felügyeletében.

Ezért nem értjük a természetvédelem indokolatlanul ellenséges álláspontját. Kérem közvetlen közbenjárását, mert a helyi érdekek (vadásztársaságok, egyéni nézetek) miatt a Nemzeti Parkoknál egyeztetéseinkkel többnyire kudarcot vallunk.

Elképzelésünk szerint a sportigazolvánnyal rendelkező nevesített versenyzőinket nem természeti kockázat felengedni a korábban évtizedekig siklórepülő starthelyekként működő területekre.

Ehhez kérem hathatós támogatását.  
Tisztelettel:

**VÁRI GYULA**  
országgyűlési képviselő  
az MRSZ elnöke

Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium  
Politikai Államtitkárság

KÖRNYEZETVÉDELMI ÉS VÍZÜGYI MINISZTERIUM  
POLITIKAI ÁLLAMTITKÁRSÁG

PT/ 135 (2005)

**Vári Gyula úrnak  
országgyűlési képviselő**

**Tisztelt Képviselő Úr!**

Képviselő úr által a motor nélküli siklórepülő szabályozott repüléseihez szükséges légtér biztosítása tárgyában Dr. Persányi Miklós miniszter úrhoz címzett levelére – a tárcán belül kialakított munkamegosztás alapján – illetékességből az alábbi tájékoztatást adom:

Helytálló az a megállapítás, miszerint a siklóernyő, paplanernyő, sárkányrepülő, stb. sportok területi lehetőségei az idők során általában csökkentek. Ennek egyik oka vélhetően az, hogy a sportág elterjedésével párhuzamosan egyre többször volt tapasztalható a tevékenységgel összefüggésben keletkezett természetkárosodás. A természetvédelmi hatósági és területkezelői munka tapasztalatai alapján elsősorban az alábbi hatásai jelentenek veszélyt a természeti értékekre, természeti területekre:

A sportág számára kedvező starthelyek általában a fátlan, jellemzően lágyszárú vegetációval borított, kiemelkedő tereppontok. Ezek legtöbb esetben olyan védett természeti területek vagy védett, fokozottan védett fajok élőhelyei, ahol sekély termőrétegen kialakult, ritka növénytakaságok találhatók (pl. nyílt és zárt dolomit-sziklagyepek, mészkősziklagyepek). Ezeken a területeken a speciális köztani, domborzati, talaj- és mikroklimatikus viszonyok, továbbá a terület bolygatatlansága tették lehetővé e tájakra jellemző nyílt gyepek növénytakaságok létrejöttét, fennmaradását. Ezek nemcsak országos, hanem európai szinten is kimagasló értéket képviselnek, sok esetben olyan ritka bennszülött takaságok, melyek csak nálunk alakultak ki (pl. magyar perjes sziklagyep). Ezek az élőhelyek azonban – pontosan a sekély termőréteg miatt – könnyen erodálódó, felszakadozó, sérülékeny, taposásra, illetve bármilyen más mechanikai beavatkozásra különösen érzékenyek. Ritkaságuknál fogva sokszor fokozottan védettek, illetve az európai ökológiai hálózat részeként, az Európai Tanács természetes élőhelyek és vadon élő növény- és állatvilág megőrzéséről szóló 92/43/EK irányelve alapján született 275/2004 (X. 8.) Korm. rendelet szerint az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területek közé tartoznak.

Képviselő úr levelében kiemelte, hogy a gyalogos turizmusnál kisebb terheléssel jár a siklóernyő sport. Ezzel szemben megállapítható, hogy a felszerelések



szállítása miatt – a gyalogos turizmustól eltérően – sok esetben gépkocsiforgalommal is kell számolni az érintett területeken. Fokozottabb terhelést jelent továbbá amiatt is, hogy amíg a gyalogos turizmus döntően a kevésbé érzékeny területeken kijelölt turistaútvonalakra korlátozódik, addig a siklóernyőzés ezektől eltérő területeket is intenzíven használ.

A sporttevékenység kapcsán nem csupán a növénytársulásokra kifejtett hatást kell vizsgálni, hanem az érintett területek közelében fészkelő madárpopulációt és egyéb állatfajokat is. Fészkelési időben ugyanis különösen veszélyes lehet a területen való mozgás, valamint az égen megjelenő siklóernyők látványa okozta riasztó hatás.

Az említett problémák miatt a potenciális starthelyeket, a területhasználat módját és idejét különös figyelemmel, védett természeti területen a természetvédelem prioritása mellett lehet és kell meghatározni.

Felhívom figyelmét, hogy a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény 38. § i) pontjában foglaltak alapján védett természeti területen – függetlenül a területhasználatról – technikai jellegű sporttevékenység csak természetvédelmi engedéllyel folytatható. Tájékoztatom továbbá, hogy 2005. január 1-től a természetvédelmi hatósági feladatokat az illetékes környezetvédelmi, természetvédelmi és vízügyi felügyelőségek látják el.

A probléma feloldását véleményem szerint egy átfogó egyeztetés eredményeként összeállított országos adatbázis jelentheti, amely tartalmazza azokat a starthelyeket, megközelítési útvonalakat, parkolóhelyeket, amelyek használata nem jár együtt a természetkárosítás veszélyével. Ennek kijelöléséhez javaslom, hogy vegyék fel a kapcsolatot a nemzeti park igazgatóságokkal, és működési területenként egyeztessék, állítsák fel a repüléshez szükséges, természetvédelmi szempontból problémamentes területek listáját.

Budapest, 2005. május 9.

Üdvözléssel:



Dr. Gombos András

## Menyhárt Éva Emlékverseny 2005



## Emlékezés és verseny

Szomorúan vettem tudomásul, hogy megint megfelelő felkészültség nélkül tudok indulni az év várhatóan legrangosabb és legszínvonalasabb hazai sárkányrepülő versenyén. Garantálta ezt számomra az a tény, hogy VARGA FERI barátom itt lesz. Ő az, akivel annyi verseny rendezésében dolgoztunk együtt, leginkább a 96-os dunaújvárosi EB-n, ami főpróbája volt a későbbi versenyeknek, rengeteg ötletünk megvalósításával és közös repülésekkel. Fecó azóta már majdnem külföldi állampolgár, remek számítástechnikai szakember; kiválóan beszél az angolt, minden adott, hogy itthon ne tudjon normálisan elhelyezkedni.

Ez a verseny számomra mindig az emlékeim porolgatásával telik, jó és



9–16. oldal:  
GURIGA

rossz emlékek, izgalmak, vagy éppen bosszúságok. Úgy tűnik idén a bosszúságok kerültek sorra. Amíg a versenyzők a hivatalos edzőnapokon a verseny során egyszer sem adódó időjárás feltételek között ronggyá repültek magukat, addig én a szabadságomat némelyikük liszenszének és alkalmasságjának intézésével töltöttem.

*Így van ez, az egyik fenékig merít a fekete levesből, a másik készen kapja a jót. Nem magamra gondolok, hanem az EB edzőnapjaira. Versenyzőink el voltak*

tiltva a gyakorlástól, a rápihenéssel akartunk még jobb formát időzíteni, le sem jöhettek a megnyitó előtt Dunaújvárosba. Így ők nem tudhatták, hogy egy falusi betelefonáló miatt megszállt minket a rendőrség, mert a telefonáló felrobbantással fenyegetett meg minket. Varga Ferivel ültünk a versenyirodán, és vártuk az érkező csapatokat, akik aszerint, hogy milyen messziről érkeztek, hol délután, hol hajnalban érkeztek meg. Már három napja nem aludtunk, és megszámlálhatatlan korty kávé töltötte ki véredényeinket. Még szinte sehogy sem állunk, hogy lesz ebből megnyitó holnap?

... – Még sehogy sem állunk, hogy lesz ebből holnap megnyitó? – kérdi most, 9 évvel később Fecó. Látom, aggódik, a nevezők még szinte be sincsenek regisztrálva, és csak onnan tudom, hogy nem rémeket lát, hogy ismerem, rajta kívül egyetlen rendező sem látja át, mi mindent kell még előkészíteni, s hogy minek mi az időigénye. Igyekszem segíteni, mert látom: megint egyedül érzi magát, a többiek már a büfében nevetgélnek, a hangulat jó, hiszen újra együtt a nagy család. Egymást rég nem látó emberek vannak újra együtt, és az utánpótlásaik is itt vannak, ha mindből sárkányos lenne, 15-20 év múlva nem kellene féltetni a magyar „Hang Gliding” sportot. Nem sok mindent tudok tenni, mert már nem vagyok Cumulus-tag, így nem tudom milyen előkészületek hol tartanak...

... – Fecó, nem tudok segíteni, mert a csapatvezetők megváltoztatták az értékelés rendszerét, és én ezt a programot nem ismerem. Futnom kell a meteorológushoz, mert a feladat kiíráshoz pontos információ kell, a gépek meg már a grid-ben, a felszállóhelyen meghatározott

helyükön vannak. Csinálj valamit, azután majd csak lesz valami – kiáltom vissza az iroda ajtajából, Fecó pedig, akivel két évig nyolc versenyen végigpróbáltuk az EB értékelő képletét, két évi munkáját dobja kukába a versenyzők által erőltetett GAP rendszerért cserébe. Egy átlátható és számolható rendszert ott és akkor felváltott egy nehezen kezelhető feketedoboz-szerű értékelés. Kifelé menet azt gondolom, mit is utálok ebben a legjobban? Három dolgot (általában mindenben három dolgot utálok). Amikor a versenyző diktálja, hogy milyen szabályokat nem kell betartani. 1. Nem kell kerék, holott a múlt évben ezért törte könyökét a cseh CHWALA. 2. Nem kell a jól begyakorolt értékelő rendszer, GEROLF csinált jobbat (gyanítjuk, hogy a kapott programban Gerolf bónuszpont lehet, olyan vehemenciával szavaztatta le az elő EB-n alkalmazott számítási rendszerünket). 3. A versenyzők közül kiválasztott bizottság (a Task Committee) akarja kitűzni a feladatot, ne a rendező csinálja. Na ebbe nem mentünk bele, SUCHANEKÉK tavaly ugyanis a NATO légigyakorlatba küldték a teljes mezőnyt légicélnak. Itt a dunaújvárosi EB-n nem lesz ilyen, ebbe már nem mentünk bele...

...azóta eltelt kis idő. Azóta minden rosszat átvettünk a „nagyoktól” csak éppen a hazai légtérviszonyokat nem illesztettük az európaihoz. Idén az Emlékversenyen tehát az élversenyzők fogják meghatározni a feladatokat, ahogyan azt a világversenyeken teszik. Csak hát ott már nem neveznek árbo-cosok, és nem indulnak évi 8-10 repült órával rendelkező versenyzők. És innen már egyszerű a képlet. A technikai fölény biztosítva, és pont azok számára, akiknek erre nem lett volna szükségük. A gyakorolni vágyók most nem rúghat-

tak labdába, a hazai sárkánymezőny szétszakadása, az utánpótlás leválása tovább folytatódik...

...Amikor az EB véget ért, ÉVIKÉVEL beszélgettem kicsit. Haragudtam, mert gépet cserélt és tanácsom ellenére nem a sok rekordot szállító sárkányával indult el. Ültünk a dunaúji büfében és irigyeltük a francia lányokat, mindenük megvan mindig, százszor többet repülnek nálunk, és így behozhatatlanok. Vagy ott az a kis erőszakos német csaj, hogy előretört a semmiből! Mi meg ezen dolgozunk évek óta és még egy dobogót sem csíptünk el. Akkor eszembe sem

jutott, hogy az egyik versenynapon Éva még női rekorddal sem tudott előbbre kerülni...

... csak később, csak most nézem a rekordlistát. Éva még mindig 11 magyar rekordot tart. És úgy látom, Varga Feri és egyesülete, a Cumulus segítségével most megdöntött még egyet. Ötödik éve, hagyományosan, az emlékére egy kicsit újra versenysport lett itthon a sárkányrepülés.

(a képek az idei Menyhárt Éva Emlékversenyen készültek, amely a XXII. Magyar Nemzeti Bajnokság is volt egyben) ■









Menyhárt Éva Emlékverseny 2005

# Puβtathermik- fliegen

A repülő ember szeme rögtön felcsillan, ha a magyarországi Dunaújváros repterét meglátja. Paradicsom ez nekünk, sárkányrepülőknél: óriási terület, ameddig a szem ellát, kevés légiforgalom, és a vitorlázók kötélről emelkednek a „pusztatermikek”.



Ahogy az érkezés napján a lakókocsimat elrendeztem, rögtön repültem egy kört a pusztá felett. 2/8 kumó az égen, mint amit odafestettek, 2000 méteres alapokkal. Valóban vajpuha termikek; hihetetlen szórakozássá tették a repülést. Szinte megnedvedesedtek a szemeim.

Ez a „nedvesedés” aztán valamit erősödött – de most már a nadrágban, amikor másnap az első igazi versenyre kiálltunk. Ez a nap már össze sem volt hasonlítható az edzőnappal, mert nyolc okta AC takarta a napot, megakadályozva a termikképződést. Miután néhány startoló visszaszállt, egy ötös csapat nagy nehezen magasságot gyűjtve, elsodródott. Az előttem sorakozók már éppen mind elstartoltak; én következtem volna, amikor a startmarsallnak valami kifogása támadt, és 15 percig várakoztatott. Ekkorra viszont elszalasztottuk az egyetlen még lehetséges kiemelkedési alkalmat. Ettől számítva egyetlen pilótának sem sikerült már nekivágnia. Négyen abból a korai csapatból elérték a 63 km-re kitűzött célt – szóval, ügyetlenre sikeredett a nap. Négy-száz pont hátrány - lehet ledolgozni.

A második feladat egy 53 km-es háromszög volt. Egyedül BALÁZS ért célba. Én leszálltam a második fordulópontnál, amivel aznap második voltam.

A harmadik napi feladat: 76 km céltáv. Senki nem ért be, az óriási leárnyékolás mindenkit a földre kényszerített. Nekem sikerült 53 km-rel megnyernem a napot.

Az utolsó versenynap előtt – egy jó meteorjelentéssel – a hatodik helyen álltam, és volt



HANS KIEFINGER

Fordította:  
SZABÓ GÁBOR

300 pont hátrányom a dobogóhoz.

Na, ez az utolsó feladat egy 84 km-es háromszög lett. 2/8 cumulus és 1200-1400 méteres felhőalapok. Már tíz kilométer után, egy darabig mi hárman, Balázs, ENDRE meg én lestük egymás mozgását. A végén

aztán Balázs egy merész végsiklással levágott engem; négy perc előnnyel nyerte a napot és ezzel a versenyt is. – „Gratulation, Balázs!” Én aznap második helyemmel tudtam a dobogó harmadik fokára repülni. Tizennégy perccel Balázs után jött be Endre, amivel a végeredményben a második helyezést biztosította magának.

Nagy öröömre a zárőnnepségen még kaptam egy Fair-Play díjat, mert azon a bizonyos első napon a nagy mér-gem ellenére sem óvtam. Ja, „sport-fair”-séggel nem mindig lehet versenyt nyerni, de a pilóták elismerését, és új barátokat igen. ■

15





Névjegyzék: ÉVIKE



**Egy kedves és számomra titokzatos képet látok magam előtt ha elmerengek. Négy lány, négy mosolygós arc, egy csapat. Az egykori női sárkányrepülő válogatott: ÉVIKE, OLGA, RITA, MELI. Talán szeretnék többet tudni róluk...**

**MIKE:** Hogyan kezdődött ez a végtelen szárnyalás?



**BARÁTH ZOTYÓ:** Évike itt az MSE-ben jelentkezett kezdőtanfolyamra, még 18 évesen, és egyből feltűnt mindenkinek, mert hát nagyon csinos volt. Azt hittük, hamar le fog morzsolódni, de újra és újra megjelent. A gyakorlati oktatásokat is szorgalmasan végigcsinálta. Igazából nem én kezdtem el oktatni, de gyakran figyeltem. Láttam, hogy a repüléssel semmi baja nincs, de a le-

utolsó pillanatban került be Éva mellé a csapatba, és a Baráth Zotyó által alapított Sárkányrepülésért Alapítvány támogatásával, hármasban tudtunk kimenni a versenyre. Így lettem Éva javaslatára és kezdeményezésére női válogatott-keret vezető. Nagyon szerettem velük együtt dolgozni, meg később a másik két lánnyal is. 96-ban Melinda is csapattag lett, 98-tól pedig, amikor Olga is csatlakozott, már egy négyfős női válogatottal vettünk részt a versenyeken. Azt



szállások sorra nem sikerültek. Mondtam neki, hogy mit csináljon, s így egyre inkább én is az oktatójává váltam. Sokat jártunk repülni a klubbal, és az „A” vizsga megszerzése után lelkesen jött mindig velünk. Nem csak csinos volt és okos, de ügyes is. Elvittem egy szlovákiai versenyre, és ott egyből repült egy szép távot, amire mindenki felfigyelt. Innentől elkezdődött a nemzetközi karrierje. Egy-két nagyobb versenyre még együtt mentünk, aztán ment tovább a maga útján. Tanítványból jóbarát lett...

**MIKE:** Hogyan alakult a versenyzői pályafutás?

**GURIGA:** Évike nagyon szeretett volna kimenni a 93-as női vb-re, Japánba, de nem egyedül. Rózsahegy Rita az

# Egy kedves fotó – II.

tapasztaltam, hogy a lányok sokkal fogékonyabbak voltak a szakmai tanácsokra, jobban elfogadták azokat, és sokkal jobban is szolgálta a fejlődésüket, mint a férfi versenyzők esetében. Vezetőként mindig elfogadtam Évike tanácsait, ha ő úgy látta, hogy az a magyar sárkányrepülő sport sikereit szolgálja. Ők pedig elfogadták, hogy ez egy sport, és a versenyekre az elméleti alapoziertól kezdve, a fizikai felkészülésen át, nagyon keményen készültek. Éva rendkívül nagy tehetség volt – és nagyon peches versenyző. Az összes eredményéért nagyon keményen kellett megküzdenie. Pedig volt olyan év, amikor 17 női rekordot javított meg...

**MIKE:** Ez komoly teljesítmény!



**BORÓ:** Évikével a legfőbb feladatként azt a célt tűztük ki, hogy a sárkányrepülés népszerűsítésével egyre több támogatót szerezzünk a verseny-sporthoz, és egy versenycentrikus klub-

bot hozzunk létre. Így jött létre a Cumulus SE. A bemutatkozásunkban az állt, hogy 32 létező rekordból, 28-at az egyesületünk tagjai tartanak. Akkor az aktuális magyar rekordoknak majdnem a 90 százalékát Cumulus sárkányrepülő pilóta tartotta, Évikével az élen. Ő repülte a legtöbb rekordot! 11 még ma is az ő nevéhez fűződik. Például hurokrepülésben 102 km. Innen repülte Dunaújvárosból. Emlékszem, annyira boldog volt! Madarat lehetett volna fogatni vele. Kivételes egyéniségének köszönhetően,



**MENYHÁRT ÉVA**  
(Évike)

**1970. február 25.**  
**2000. május 7.**

**Státusz:**  
**Sárkányrepülő pilóta**  
**Szárny: Stealth**  
**Klub: MSE, Cumulus SE**

**Weboldal:**  
**www.sarkanyrepules.hu**  
**– Menyhárt Éva emléktverseny –**  
**Éviről**

rendkívül jó volt vele együtt dolgozni, tervezgetni és repülni. Emlékszem, amikor rádión keresztül tanítgatott repülni a Tátrában...

*Mike: Pozitív élmények?*



**OLGA: Évikével,** Melivel és Ritával Debrecenben laktunk egyszer egy bérelt házban, és eléggé összenőttünk ott három hét alatt. Egy csapat voltunk, mindig támogattuk egymást.

Bármelyikünk startolt, vagy leszállt, igyekeztünk a földön segíteni, és drukoltunk, hogy sikerüljön a feladat. Talán eszünkbe sem jutott, hogy mégiscsak ellenfél a másik. Akkor repülte Meli a befejezett háromszöget, Évi pedig egyedüli magyarként ért célba az első versenynapon. Aznap sokáig együtt repültünk. Ő mindig jobbra szeretett tekerni, mint ahogy Meli is, én pedig balra. Apró gondot okozott ez először nekem, de már az edző napokon ezt gyakoroltuk, mivel neki nagyobb esélye volt jó eredményt elérni, mint nekem. Azon a szakaszon míg együtt mentünk segített és elnézte hibáimat. Örült, hogy az 50 km-ig eljutottam én is. Sok segítséget kaptam tőle...



**MELI:** Évikével lementünk egyszer Lajosmizsére, RIGÓ PALI bácsi repülőterére gyakorolni. Ez egy szombati nap volt. Emlékszem egész nap repültünk, és nagyon elfáradtunk. Ráadásul kiderült, hogy másnap is jó idő lesz, ezért úgy döntöttünk, hogy felesleges lenne felutazni Pestre, amikor másnap úgyis jöhetünk vissza. Bementünk Pali bácsihoz fürödni meg vacsorázni, de

estére visszamentünk a reptérre, és kint maradtunk ketten a mikrobuszban. Hamar koromsötét lett, mi pedig - bátor pilótalányok - teljesen betojtunk a kinti furcsa neszekről. Feltekertük az összes ablakot, bezártuk az ajtókat, úgy aludtunk a kocsiban reggelig. Amikor kivilágosodott, akkor mertük csak letekerni az ablakot...

*Mike: Utolsó gondolatok?*



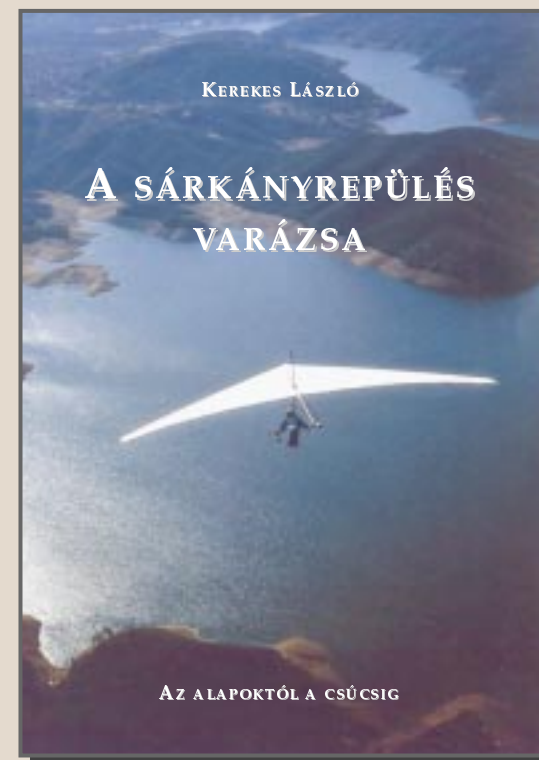
**PINCZÉS-BALOGH ATTILA:** Évike meteorológusként végzett az ELTE-n, mert rájött, hogy akkor tud a leghatékonyabban repülni, ha komolyan megtanulja a meteorológiát. Őt repülésre

teremtette a Jóisten. 93-ban kimentünk a gödöllői reptérre, ahol megcsinálta a teljes ejtőernyős kiképzést, és a végén úgy kiugrott a gépből, mint a pinyt! Én voltam az oktatója, és együtt zuhantam vele. Akkor láttam a világ legcsodálatosabb szemeit, mert együtt volt bennük a félelem, az élvezet és a szerelem. Később ő is magával vitt, fejemre tette a sisakot, és elkezdtük a futópróbákat Vöröskőváron a sárkánnyal. Sok embert ismerek, de még soha nem találkoztam Évánál egyenesebb, és tisztább gondolkodású emberrel, és ezt nem azért mondom, mert a menyasszonyom volt. Úgy viszonyult az élethez, hogy soha senkit nem bántott meg. Megpróbált mindenkivel kedves lenni, és ezt nem úgy „csinálta” hanem egész egyszerűen ilyenek született. Azoknak az értékeknek, amit ő képviselt, a nyomát sem találok azóta sem. ■



Összeállította:  
FALUDI MIKLÓS

# Megjelent



**Ára (brutto): 2500 Ft + postaköltség**  
**Megrendelhető Tóth Zsuzsinál**  
**(30) 903-7804**



## Stranik Kupa 2005

# Simon és Garfunkel a hangárban

**ZSOLNA a szívemből szólt, amikor azt írta a listára, hogy menjünk közeli, olcsó és mégis jó versenyekre. Egyébként is gondoltam már, hogy ki kellene próbálni egy-két szlovákiai starthelyet – elég, ha felidézem az ottani sípályák emlékét, máris indulhatnék. Elhatározom hát, hogy elmegyek a Stranik-kupára, Zsolnára (Zilina, Szlovákia), csak olyan közel volt az Eged-kupához, hogy nem nagyon ért rá senki, egyedül meg nem az igazi. Végül aztán SZEGEDI MIKIVEL és KOVÁCS DÁVIDDAL hármashban mégis nekivágtunk.**

A verseny mind a szlovák, mind a cseh bajnokságnak része, és olyan nagy volt az érdeklődés, hogy a 95 főre meghirdetett létszámkorlátot 105-re emelték, és még így maradt 13 várólistás. A szervezők nem azt az elég elterjedt módszert választották, hogy előre kérik a nevezési díjat, és aki előbb fizet, az indulhat, hanem elküldtek a nevezőknek egy kinyomtatandó űrlapot, aminek a kitöltésével, aláírásával és visszaküldésével a versenyzőknek arról kellett nyilatkozniuk, hogy elmennek, be-neveznek és befizetik a nevezési díjat. A szervezők valószínűleg úgy gondolkodnak, hogy aki veszi a fáradságot, és így megerősíti az indulási szándékát, arról el lehet hinni, hogy tényleg elmegy majd. A tapasztalat azt mutatta, hogy igazuk lett: a nagyon rosszul induló időjárás ellenére 85-en vettek részt a versenyen. A 118 fős nevezési listán 50 cseh, 32 szlovák, 13 lengyel, 12 ukrán, 4 magyar, 4 macedón, 2 orosz és 1 osztrák pilóta szerepelt. Arról nincs adatom, hogy honnan hányan jöttek el ténylegesen, mert



MEZEI BÁLINT  
Fotó:  
WWW.SKYFLY.CZ

az eredmények máig sem kerültek fel az internetre. Kétszer is kértem, megígérték, hogy elküldik, de nem küldték el mégsem. (Ha már a nemzetiségről van szó, megemlítem, hogy hiányoltam a szlovákiai magyarokat, azt hittem, lesznek majd ott közülük is néhányan.)

Formáját tekintve a Stranik hasonlít a Csúcs-hegyre, 770 méter magas, a szintkülönbsége D-DK felé pont 400 méter, de jól lehet startolni róla DNy-on át egészen Ny-ÉNy-ig. A hegy túloldalán van egy starthely É-ÉNy-ra is, de azt nem használtuk, nekem úgy tűnt, hogy elég szűk, és magasak a fák körülötte. É-ÉK-i szél esetére a 25 km-re fekvő Martinské hole starthelye volt betervezve, de arra sem került sor.

Az első versenynap május 8-a volt, mi 7-én késő este indultunk, éjjel fél kettőre értünk oda, zuhogó esőben. A starthely alatti kis falut könnyen megtaláltuk, de végső célunkat, a Stranikot már sehogy

sem sikerült, ehhez vagy világosnak kellett volna lennie, vagy valami józan embertől kellett volna útbaigazítást kérnünk. Azok a fiatalok azonban, akikkel összeakadtunk, még egymással se nagyon tudtak beszélni, nemhogy velünk. Megálltunk hát a falu egyik végén, és ott aludtunk, ki a kocsiban, ki a nagyjából felállított sátorban.

Reggel már simán megtaláltuk a hegyünket, és az erős szélben, havas esőben végigvártuk a kissé döcögős regisztrációt (a hegyen +3 fok volt). Általános csalódottságomra némi vigaszt nyújtott, hogy a hangárban Simon és Garfunkel szólt. A hét során aztán volt alkalmam Ramsteint és más borzadályokat is hallani, olyasmiket, amivel amúgy klassz siklóernyős filmeket szoktak számomra élvezhetetlenné tenni a készítőik, de a kezdet legalább jó volt.

Mivel repülésről szó sem lehetett, szállásunkra hajtottunk. Eredetileg sátorozni akartunk, de a hidegre való tekintettel meggondoltuk magunkat, és egy 11 km-re lévő turistaházat választottunk, ahol egy cseh pilóta szerint volt még hely, csak ki kellett várni, amíg este hazajön a gazda. Várakozás közben örömmel éltünk azzal a lehetőséggel,



hogy a ház társalgójában a foteleken kandallótűz mellett alhatunk. (Chata Borovica, Varin, 3,70 Euro/fő/éjszaka, nem túl nagy, 4-fős, emeletes ágyas szobák, kb. 2 fő szobánként.)

Hétfőn, 9-én, a második versenynapon is esett, de nem csak egyszerűen eső, hanem gyakran havas eső, hódarás eső, jeges eső, néha egy kis hó. A hegyre fel sem mentünk, hanem ellátogattunk Rajecfürdőre (Rajecké Teplíce), egy híres és elegáns gyógyfürdőbe.

Kedden aztán már repültünk. Mérsékelt, lelegyengülő nyugati szélben egy 30 km-es hátszeles feladatot írtak ki, egy törésponttal, ami majdnem a cél kurzusán volt. A cél egy 1000 méteren álló antenna volt, azt kellett mintegy fordulópontként megrepülni,

aztán a hegy lábánál leszállni. Tíznel több pilóta célba ért, köztük Miki is. A legjobb idő 38 perc volt, Mikié 52 perc. Mi Dáviddal ki sem tudtunk tekerni. Én valószínűleg elhamarkodottan szálltam le -140 m-en a hegy nyergében azzal a szándékkal, hogy újra startolok, de ez nem sikerült ablakon belül, meg amúgy is egyre cirruszosabb lett az ég. Korábban kellett volna indulni, csak olyan bizonytalannak tűnt a fent maradás. De akik mellőlem kirepültek a sík fölé, még azok közül is lassan-lassan ki tudtak emelkedni néhányan, és elmentek. Nekem maradt egy szűk óra - amúgy változatos - lejtőzés.

Szerdán esett az eső, vártunk, vár-



tunk, kitértek egy feladatot, egy páran már el is startoltak, de olyan csúnyán összeállt a felhőzet, hogy lefűjták a napot. Mi, kitérőbbek vártunk, hátha legalább helyben lehet majd repülni - és kétszer is végignéztük, ahogy a hó belepi a kocsik tetejét.

Csütörtökön kiírtak egy feladatot DNy-i alapszélre, majd ablaknyitás előtt megváltoztatták, kiírtak egy 35 km-es, eléggé oldalszeles távot ÉNy-i szélre. Kérték és kaptak hozzá légteret, aztán

lett belőle egy jó szembeszeles repülés, a jobbakk is csak 6-8 km-t tudtak menni, a nap érvénytelen volt.

A péntek (13-a) bizonyult a legjobb versenynapnak: a feladat előbb 30 km ÉK-K felé, utána 55 km DK-K felé, 1100 m körüli hegyeket áttörve, túl Liptó-szentmiklóson. Hatan megcsinálták. Mikinek kb. 18 km sikerült, Dávidnak 15, nekem 14. Így is szép, tanulságos, izgalmas repülés volt. Az első kitérésből csak 1700-ig tudtam emelkedni, és láttam, hogy mások jóval magasabbról indulnak el, visszafordultam, és felküzdöttem magamat 2000 fölé, de ott megrekedtem. (Este mondták, hogy 2500-on volt a felhőalap, csak közben volt némi inverzió.) Ezután már csak egyszer emelkedtem nagyot, 1100-ról 1800-ra.

Szombaton túl erős volt a szél, és halogatták, halogatták, de csak le kellett fűjni a napot. Ez a verseny végét is jelentette, mert a tartaléknapi kijelölt vasárnap biztos esőt ígért. Maradt tehát a két érvényes nap, és ez sajnos nem sok.

A verseny szervezőit korrektnek láttam. Semmi túlárado vendégszeretet, és az angol (később egyre

inkább orosz) eligazításon töredékét mondták el annak, amit a szlovákon, de ha kérdeztünk, válaszoltak.

Feltűnt, hogy a pénzzel valószínűleg szolidan gazdálkodnak. Eleve méltányos volt a nevezési díj (39 Euro), és mivel a sok rossz idő miatt a tervezettnél kevesebb lehetett a kiadásuk, a következő versenyfutam, a Klenovec-kupa nevezési díját jócskán csökkentették. (Azt, hogy ez utóbbi tényleg betegség miatt maradt-e el, egyszer talán meg-



tudjuk.) Mindenesetre a versenyzői igazolványra kétszer étel és háromszor ital járt, ami esténként a tábortűz mellett nagyon jól esett, az étel sült hús vagy sült kolbász, az ital pedig nem úgy, hogy csak sör, de az rogyásig, hanem aki üdítőt kért, azt kapott. Amikor pedig meghívtak bennünket egy nagy tányér sűrű gulyáslevesre, minden résztvevőt meghívtak, nem pedig csak azt, aki tavaly is ott volt.

Nem tudom, végül is megkapta-e a verseny a FAI2-es besorolást, lehet, hogy nem, gyanús ez a trehányság, hogy még nem publikálták az eredményeket. De az is lehet, hogy csak minket kényeztettek el ilyen szempontból az Eged-kupán. De ettől függetlenül nagyon jó verseny lehetett volna, ha nem ilyen rossz az idő. Talán majd jövőre. ■



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

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

Ozone Rush, DHV 1/2 Teljesítmény: siklószár, trimmbesség. Távrépülőknél...



Új DHV 1/2-esek az OZONE-tól.

**BUZZ & RUSH**








# Egy Tappancs Norvégiában



ÁDÁM JUDIT  
Fotó: A SZERZŐ

Hogy kerültem ide? És hogy jött a repülés? Először csak síelni szerettem volna. De azt sokat. Nagy álomom volt, majdnem akkora mint a repülés, de a síelés sokkal kivitelezhetőbbnek hatott akkoriban, három éve. Ráadásul nagyon

melegnek tartottam a nyarakat. Így esett a választás Norvégiára (meg bele is voltam szerelmesedve az országba, bevallom). A trondheimi egyetemre vettem fel doktorandusznak.

Aztán egy éve a repülés is megvalósulni látszott, igaz, nagy kompromisszumokkal. Mert engem tulajdonképpen mindig is a sárkány vonzott, a siklóernyőt csak olyan pótlónak tartottam (de milyen jó pótló, azóta kiderült). PEDRO



adta meg végül az utolsó lökést azzal, hogy megtanította a barátomat sárkányozni és megengedte, hogy a géppel a vállamon rohagásszak egy kicsit. Utána nehéz volt földhözragadtan élni. Sajnos, Magyarországon nem tudtam a sárkányos tanfolyamot végigcsinálni, itt a környéken meg nincs. Így aztán beiratkoztam siklóernyőzni, innen majd könnyebb lesz áttérni, gondoltam. Aztán a tanfolyamon kiderült hogy ez is jó móka, ráadásul a cipekedés egyszerűbb. A tanfolyam elvégzése után pedig adott a helyzet: az elvonási tünetek igen hamar jelentkeznek, ha nincs jó idő. És egyszer sárkányozni is megtanulok...

Hogy milyen Norvégiában repülni? Hideg. És vizes is. De gyönyörű. A hegyek egy része még nyáron is havas (lehet néhány helyen síelni is, igen). Nagyon sok helyen borítja a talajt lápi növényzet, ami csak kicsit süppedős és jó vizes. Ennek kontrasztjaként fedetlen sziklákból is van elég. Itt sokszor szűkek és erősek a termikek. Ha becsuk, hát becsuk. A relatíve sok eső miatt az egy évben repülhető órák száma nagyon lecsökken.

Itt nehezebb a levegőben maradni, mint melegebb országokban, a repült távok is rövidebbek de sokat tanulunk, ha nagyon dolgozunk a levegőben maradásért. Ugyanaz a pilóta sokkal többet és hosszabban repül Olaszországban vagy Franciaországban, mint Norvégiában. Magyar viszonyokkal összehasonlítani sajnos nem nagyon tudok, mivel csak egyszer csúsztam le az Újlakiról és egyszer lejtőztem a Kétágún (azóta is hálás vagyok az ernyőkölcsönért).

## Helyeink - kicsit hideg, kicsit vizes, de a mienk:

**Rye – a kedvenc.** Trondheimtől körülbelül egy félóra autózással elérhető, 10-15 perc séta fel és irány a termik.

Nyugati szélirányra jó, ami azt jelenti, hogy munka után még kiérünk néhány órát tekerni. Tavasszal és nyáron délután 3 és 9 között repülhető. Itt nem sötétedik be május közepe és augusztus eleje között. Nagyon jó termikus hely de a légtér korlátozása miatt távra nehéz menni. Viszont gond nélkül lehet órákig tekerni, gyakorolni.

**Korsvika – a városi.** A helyi Margitsziget, kedvelt piknikezős, kirándulós hely (félsziget) a városon belül... vagy inkább a város szélén, a fjord partján. Van egy pici rét ahol mi, gyávák kupolázunk míg a bátrak erősebb szélben elstartolnak és lejtőznek a sziklák felett.

**Orkanger – a lejtőzős.** Lejtőzős hely, az egyetlen a környéken. A starthely szűk és meredek (éppen hogy a fák elé odafér az ernyő) és a feljutáshoz előbb meg kell harcolni egy helyi lótenyésztővel. Kedvelt hely a kezdők között, akik erős szélben szűk helyen már el tudnak startolni.

**Forbord – a piknikes.** Közvetlenül a helyi repülőtér szomszédságában, a repülés előtt rádiót engedélyt kell kérni a toronyból (és folyamatos rádiókapcsolatban maradni). 3000 láb magasságig egy fél órán belül megkapjuk. Szerencsére ez egy kis repülőtér, Trondheim 150 ezres városa, így a forgalmat könnyen át lehet irányítani. Ha valaki távra szeretne menni, akkor egy nagyobb területet és 5000 láb magasságot kell kérnie a toronyból. Ezt sajnos nem mindig adják meg.

A hely előnye, hogy a leszállóban van egy klubház ahol olcsón lehet jégkrémhez jutni. Hétvégeken sokszor egész családok jönnek, és mindenki jól érzi magát, virslit sütünk, fagyit eszünk és célrasszállunk.

**Merker – az első,** amit a tél vége fele nagy reményekkel keresünk fel. Sícenrum korai termikkel. Ha a hó elolvad, borzalmas felmászni. Tavasszal mégis sokan teszik néhány órás repülés vagy táv reményében. Még sárkányosok is, pedig nekik majdnem két óra a feljutás. Az első magasstartjaim is itt voltak.

**Oppdal – a gyakorlós.** Sícenrum, ahol az ember fia vagy lánya a felvonótövében száll le. Inkább télen használjuk, még a növendékek is akár 6-8 magasstartot is összehoznak egy nap. A többiek meg gyakorolnak, húzogatnak. Én pl. itt tanultam meg a merülőspirált. Bizonyos esetekben lejtőzhető. Sőt hallottam már olyanról aki ismer olyanokat akik termeltek...

**Más norvég helyek: Vg.** A norvég siklóernyős-sárkányos központ a hegyek között. A reklám szerint Észak-Európa legjobb siklóernyős-sárkányos helye. Azon kevés helyek egyike ahol mégiscsak jobb ha az embernek sárkány van a kezében, vagyis a feje felett. De azért az ernyősök is nagyon szívesen keresik fel, nekünk egy kicsit jobban kell figyelni mert a leszálló egy szűk völgyben van és nyilván a völgy ott a legszűkebb ahol a leszálló van (mögötte folyó). Ha valaki elvétí és tolatni kezd a leszálló felett, az könnyen a folyóban köt ki. Persze ez azt ez nem érdekli aki távra szeretne menni. A légtér korlátozása 3500 m, lehet magasra tekerni. A norvég rekordok legtöbbjét itt kezdték. A leszállóban van ház ahol enni, inni, aludni tudunk. Sátorozni is lehet a leszálló szélén. Hosszú hétvégéken, vagy akár rövidéken is sűrűn megfordulunk errefelé (Trondheimtől 3,5 óra autókázás). Hihetetlen kényelmes az, hogy nem kell reggel utazással kezdeni a napot. Saját kisbusz visz fel a starthelyre,

ami akkor indul ha megtelik (és van aki hajlandó vezetni).

**Nesna.** Észak-Norvégiában található kisváros és a legszebb hely ahol valaha siklóernyővel jártam. Meg aztán ez volt az első ahol felülről láttam a starthelyet.

### Események ahova érdemes ellátogatni

**Ekstremsportveko.** Magyarul extrém-sport-hét, ahol a siklóernyő és a sárkány mellett vadvízi evezés, rafting, bázisugrás, ejtőernyőzés, mountainbike és sziklamászás is van. Sőt néhányan sível és deszkával ugranak bele a hideg vízbe; *brrrrr*. A nap végén a fesztiválsátorban megnézzük a nap filmjét és hajnalig buli koncertekkel, bemutatókkal.

A hely neve Voss, és a hegy mellett, ahonnan startolunk, egy tó van. Ez mindjárt azt mondja, hogy AKRO. Redbull akroversenyt rendeznek minden évben és, hogy a pilótáknak legyen magasságuk bemutatni, hogy mit tudnak, helikopterből dobják ki őket. Na, jó, nem dobják, önszántukból másznak ki a speciálisan csomagolt ernyőik alá. Persze minden évben valamelyik Rodriquez-fivér nyeri a versenyt. Majd



egyszer leváltják őket is. A sárkányosokat motoros sárkánnyal vontatják a kívánt magasságra.

**Midnattsol-cup.** Ami annyit tesz, Éjfél Nap Kupa. Ez egy 3-4 napos rendezvény a sarkkör felett fekvő Bod városában nyár közepén. A kupán pontokat gyűjtünk, objektumok feletti repüléssel és minél pontosabb célrasszállással. Éjjel 11-kor megy fel az éjfél busz, hogy mindenkinél legyen ideje előkészülni, hogy éjféltkor a levegőben lehessen. Az „éjjel” persze elég erős kifejezés, a nap még egész magasan jár ilyenkor. Aki először

van itt, nem tudja, hogy az éjfél repülést itt beavatással „jutalmazták”, ami abból áll, hogy meg kell mártózni a 12 fokos tengerben. Cserébe kap oklevelet. Ha nem lenne hátszél éjjel, akkor 24 órán keresztül lehetne repülni. Így inkább evéssel-ivással és alvással ütjük el a kieső néhány órát. Igen, az éjfél repüléshez gyenge hátszélben kell startolni, a sárkányosok diszkriminálva érezték magukat egy kicsit. Aztán a frusztrációjukat leöblítették valami alkoholtartalmú itallal. A norvégok, különösen az északiak nagyon szeretnek inni.

**Déli országok.** Majdnem minden norvég álma hogy pólóban és szandálban mászkálhasson, hogy meleg legyen és ne essen az eső. Ez a siklórepülőknél sincs másképp, sőt mi még egy kicsit magasabb felhőalapra is vágyunk, mint ami adatott. ■



**kifaszul, befaszul, oda-faszul** tönkremegy, elromlik; ha egy felhő nem dolgozik, akkor kifaszult

**kutyázni** az ernyővel gyakorolni, felhúzott állapotban a földön manőverezni

**lehúzás** átverés, kihasználás, büntetés, vagy akkor használják, ha valami nem sikerült

**lejtőzés** a domb- és hegyoldalokon feláramló szél felhajtóerejét kihasználva repülés (változatok: *lejtődzkódni, tartószelezni*)

**lepörög** egy elrontott manőver, vagy spontán vészhelyzet miatt irányíthatatlanná válik a siklóernyő és pörögni kezd a pilótával

**leszopódik (leszívódik)** akarata ellenére leszáll. A sárkányrepülők a *beleáll* a *földbe* kifejezést használják.

**leteker** valaki alacsonyabbról indulva magasabban száll ki egy termikből

**mr. obrian** -4m/s-os vagy nagyobb leáramlás, ami a földre kényszerítheti a pilótát távrepülés során

**mr. out of controll** olyan személy aki nem képes a siklóernyőjét az általa kívánt módon irányítani

# Szállnak az igék – II.

**AZ** alaki szóalkotás a harmadik nagy csoportja a szlengszavak alkotásának. Ha a szó alakjának megváltozásával jön létre új szó, alaki szóalkotásról beszélünk. Ezen belül leggyakoribb módok a szóösszetétel és a szóképzés. Szóösszetételkor egyetlen szóvá olvad össze két önálló alakú és jelentésű szó. A szleng-szakirodalom (Nagy 1991:276, Hagymásy, Kis, Hajdú) ide sorolja a jelölt határozós szóösszetételeket, igekötős igéket, ugyanis ezek is határozói bővítmény és alaptag mondaton belüli összeforrásával alakultak ki. Ilyen a *bead, bejön, befelhőz, odaszattint, odawingoverez, odafaszodik*. A szlengekre jellemzően a sziklóernyős nyelvben találunk olyan igekötőt is, mely már a köznyelvtől eltérő jelentéssel élnek, pl. *szét=fokozott mértékben, nagyon*, amelyet leggyakrabban szétrepülte az agyát, szétvágiuk a kilót (200? km fölötti repülés). Produktív terület a jelentéssűrítő, jelentéstömörítő szavak létrehozása. Az *időjárás van* távrepülő időre, jól repülhető körülményekre utal, a *lejtőzés, lejtőszelezés* a lejtő melletti repülést jelent, a *távot dob* azt fejezi ki, hogy a pilóta távot repült, a *leszopódik* azt közli, hogy a pilóta akarata ellenére elveszti a repülési magasságát a leáramokban.

A szóképzés a negyedik nagyobb csoportja a független szóképzés. Ennek során igékhez járuló igeképzőkkel hoznak létre szavakat a szlengalkotók. Cselekvő igék képzőjeként jelenik meg a *-zik*, az *ol/-el, az-ol*, illetve az *-ít*. Ilyen kifejezések a köznyelvben használt *felssel, parázik* (fél), *gyógyizik* (lásd feljebb), *akrózik* (műrepülő manővereket végez), *parkettázik* (ernyőt maximális sebességre gyorsít).

Az előbbieken felsorolt szóalkotási módok mellett jelen van még a mozaikszóalkotás. Írásbeli rövidítések kimondásakor születtek az olyan kifejezések, mint a *déhávé* (DHSV) *ácé* (altocumulus).

1 Deutscher Hängegleiter Verband, azaz Német Függetlítőlázó Szövetség



KOLLMANN ANDRÁS

A siklóernyős szlengben előforduló kifejezések tartalmuk szerint a következő csoportokra oszthatók:

Az időjárásra, a repülési feltételekre és jelenségekre alkalmazott kifejezések: *brezsnyevi pangás, lift, gyógyi, festék, dobálás, fenyít, film, idő van, kép, kifaszul, tartószél, girhes, dolgozik, beadja*.

Repüléssel kapcsolatos technikai kifejezések: *akvárium, beég, lerohad,*

*leszopódik, egerészik, felesik, girheskedik, hepaj, hepajkodás, húz neki egy brutált, katolikus, kikoppan, kiteker, elteker, szaros macska, távot dob, bead, befelhőzik, faszodik, fogni, kutyázni, lejtőzés, leszopódik*.

A felszereléssel kapcsolatos kifejezések: *zsinórbohóc, zafcsenkó protó, bolondálló, halálosztó, kastásít*.

A szabályozással összefüggő kifejezések: *illegálkodni, ezerkecske, ezerkecsi, ezeröcsi, légtérsértés, partizánkodni, plafon*.

Teljesítményekkel összefüggő kifejezések: *lejtőzés, kutyázni, bead, szattint, távot dob, katolikus, camel trophy, beosztja a tanítót, húz neki egy brutált, kiteker, elteker, bead, vetítés, kristálytisztán és rezgésmentesen látni a filmet, kitekerünk a sztratoszférába, nagykártya, ordenátor, ordenátor multiplex, képlátó*.

Vészhelyzetekkel kapcsolatos kifejezések: *begallyaz, befázik, camel trophy, csutora, nagy vas, fenyít, halálosztó, kifaszul, leszopódik*.

A felsorolt kifejezések mellett szlengnek tekinthetők olyan szakszavak és szakkifejezések, amelyeket a siklóernyősök használnak, ill. amelyek a repüléshez köthetők. A saját szleng mellett általános a közszlengben előforduló kifejezések használata (*para, lé, rugó* stb.), illetve a meteorológiai terminológia. Ezek szervesen beépültek a siklóernyősök nyelvbe, a kifejezések lerövidültek, becézett ill. egyszerűsített formában vannak jelen, illetve alakváltozásokon mennek keresztül pl. *cumulus felhő = kumó és kummer, zivatarcella = zivi, cella, becel-lázódott*. A siklóernyős szleng az egyes kifejezéseket a

**no work team** azok a pilóták, akik mindig a starthelyeken vannak és repülnek. Újabb kifejezés ugyanerre a *brancs*

**nagykártya** jó pilóta, aki csúcsteljesítményekre képes

**oda...** bármilyen tevékenységre vonatkozó előtag. Bármire vonatkozik, amit nagy energiával, hatékonyan és látványosan csinál valaki, pl. *odasatozik, odahúz egyet, odafe-nyít, odakenyerez*

**ordas** fokozóképző, pl. *ordas lift*, vagy főnévi igenévként *ordaskodás*

**ordenátor, ordenátor multiplex** kiemelkedően jó pilóta (lásd képlátó, nagykártya)

**para** valami nagyon félelmetes dolog, esetleg egy vészhelyzet

**parázni, beparázni** fél-ni valamitől

**partizánkodni** tiltott starthelyen illegálisan repülni

**penge** olyan ernyő, ami keskeny formájú és jó teljesítményű, ill. olyan pilóta, aki tudásával a többi fölé kerekedik.

**pöffös** turbulens idő, amikor gyakran változik a szél sebessége

**pőfög** amikor van emelés de az nem elég határozott ahhoz, hogy könnyedén emelkedni lehessen benne

**pederni egy cirnyát** füves cigit tekerni (Nem nagyon értjük-mit keres itt ez a meghatározás; illetve mitől siklóernyős fogalom- hogy valaki marihuánát szív. Lehet-séges- hogy COOL jelen művel párhuzamosan valamely kriminalisztikai vagy orvosi szakdolgozatot is készít- és abból tévedt ide ez a szócikk? – a szerkesztők)

**plafon** légtérkorlátozás; meghatározott magasság, aminél nem szabad feljebb emelkedni

**sattint, szattint** sat nevéü manóvert csinál

**szakért, szakértés** bármilyen helyzet, időjárási jelenség, körülmények, következtetések, eredmények közös megbeszélése, megvitatása.

**szét-** fokozóképző, pl. szétrepülni, széttolni stb.

**tartószél** a lejtőszél pejoratív megnevezése, laikus hatást kelt

**too much** túl erős a szél, ami nem alkalmas repülésre, ill.

beszédkörnyezetnek megfelelően több értelemben használja. Az ernyős szleng országosan elterjedt kifejezéseket tartalmaz, ám vannak regionális sajátosságok, illetve az egyes kluboknak, közösségeknek megvannak a sajátos kifejezései. Az ernyős szleng egységességének oka az ernyős közösség területi mobilitása: néhány kivételtől eltekintve nincsenek elzárt csoportok. A kifejezéseket a pilóták átadják-átveszik. További tényező, hogy szleng szakterminológián, nemzetközi kifejezéseken és technológiai kifejezéseken alapul, amelyek szervesen hozzátartoznak a siklóernyős tudáshoz. A harmadik oka a szleng egységességének, hogy a szleng megújításában, új kifejezések bevonásában vagy jelentés-transzformálásában a szubkultúra centruma fontos szerepet játszik. A távokat repülő vagy újabban műrepüléssel foglalkozó pilóták a közösség legaktívabb tagjai. A versenyeken, közös repülések alkalmával, illetve a nemzetközi rendezvényeken az intenzív élmények, szokatlan helyzetek számos új kifejezést rögzítenek. Személyük, repülőtudásuk, habitusuk minta a közösség számára. A közösség átveszi kifejezéseket, illetve ezek bekerülnek az intézményi kerítésbe is. Jellemző folyamat a centrum elitizálódása. A jó képességű, kiemelkedő pilóták részt vesznek a versenyeken és a versenyszervezésben, belefolyanak a szakmai irányításba, illetve oktatókká válnak, így integrálódnak a szakmai irányításba (klubok, MRSZ). Az általuk használt kifejezések standardizálódnak, a beszédfordulatok rögzülnek.

Összefoglalva, a siklóernyősök szlengje a közszleng vagy a szakszlengek sajátosságai, törvényszerűségei szerint formálódik. Funkciója az egyszerű, gyors kommunikáció, illetve a repüléssel kapcsolatos helyzetek képletes leírása. Az ernyős közösség tagjai napi (időszakos) beszédkapcsolatban állnak egymással, ugyanakkor e szlengnek Kis megállapítása ellenére (Kis 1997:241), miszerint a szleng jellegzetesen szóbeli jelenség, írásban ritkán rögzítik, írásbeli formája is van: a siklóernyős magazinok, honlapok és fórumok<sup>2</sup> szlengben beszélnek. Az ernyős nyelvhasználatban megjelenő kifejezések (elsősorban nem a szleng kifejezések) jelentős részben meteorológiai szaknyelvből kerülnek be, a

2 Pl. *Madártoll* – a Magyar Siklórepülők Szövetségének kiadványa; *Cross Country* – nemzetközi magazin, [www.pg.c2.hu](http://www.pg.c2.hu) – siklóernyős honlap illetve fórum.

szleng az ezzel kapcsolatos helyzetek képletes leírására jött létre, illetve repülésről, meteorológiáról való gyors és hatékony kommunikációt teszi lehetővé. A beszélők gondolkodásmódjára világítanak rá a képszerű, asszociáción alapuló kifejezések. A legváltozatosabb formák kétségtelenül a szó-képzés során jönnek létre. A képzők többsége nem azt a célt szolgálja, hogy alkalmazásával változtasson a szavak szófaján.

CLIFFORD GERTZ a *Sűrű leírás* című tanulmányában tesz egy rendkívül lényeges megjegyzést az antropológiai megértés és értelmezés természetéről. Geertz szerint a legfontosabb ebben, hogy megértsük mit jelent – és mint nem jelent – az, hogy más népek szimbólumainak leírásakor cselekvőre orientálnak kell lennünk. Egy kultúrát azokkal a konstrukciókkal kell leírunk, amelyekkel elképzelésünk szerint a kultúra részesei (berberek, franciák) értelmezik élményeiket, azokat a megfogalmazásokat kell alkalmaznunk, amelyekkel ők határozzák meg, hogy mi történik velük. És ez nem azt jelenti, hogy ezek a leírások maguk is berberek vagy épp siklóernyősök volnának, azaz annak a világnak a részei, amelyet láthatóan leírnak. A leírások antropológiaiak – azaz a tudományos elemzés fejlődő rendszerének részei. Az értelmezések azon kategóriáiban kell íródniuk, amelyben meghatározott csoporthoz tartozó személyek értelmezik élményeiket. Az egész tanulmányban Gertz a marokkói kultúrára hivatkozik. A fentiek értelmében szerinte elmosódik a határ a kultúra mint természetes tény és a kultúra mint

**extra~** ez előző fokozása, azaz teljesen reménytelen körülmények

**tolni** az utóbbi két évben meghonosodott kifejezés, amely aktív tevékenységet fejez ki, pl. sokat repülni. (fokozóképző: szét~)

**vágni** tudni, ismerni, tisztában lenni valamivel: ~ a képet, ~ a filmet; a szét-teljesítményre utal (pl. szétvágjuk a két kilót: 200 km felett repülünk

**vaj** lamináris, nem turbulens időjárás jellemzésére használt kifejezés

**viszonylag** általánosan használt kifejezés, kötőszó: ~ leszopódtam

**zsír** jó dologra használt kifejezés (idő, ernyő)





elméleti entitás között, ha először értelmezzük, hogy mit terveznek vagy mit gondolnak adatközlőink, majd ezeket az értelmezéseket rendszerezzük. Az utóbbit, a kultúrát mint elméleti entitást a marokkói vagy siklóernyős felfogásoknak a cselekvő szemével történő leírása formájában mutatunk be, bármiről is legyen szó (Geertz 1994:182).

E megállapítás szellemében vizsgáljunk meg egy első kézből származó szöveget, ami két „bennszülött” közti beszélgetés eredményeként jött létre. Pilótatársammal, BL-el 2004 nyarán, távrepülés után visszatértünk autónkért a Hármashatárhegyre, ahonnan indulunk. A hegy tetején ülve elmerültünk aznapi és korábbi távrepülő élményeink taglalásában.

*Valadaresből repültem a folyó mentén ÉNyban. A folyó mellett szépen jött az anyag, amíg élt az idő, nem volt baj. Amúgy szerintem a trópusokra jellemző, hogy ha gyenge az idő, szépen katolikusán kell tekerni, lapos fordulókkal, mert nagyon könnyen kiesel a magból. Egy idő után elkezdtem beszopódni a farmok közé. Különbösen sem volt magas az alap, úgy 1400-1500-on, helyes trópusi kumókkal. 1200-ról még láttam az utat úgy 25 km-re, de aztán csak mentem lefelé 3-4-gyel, nem tudtam semmit fogni 500 alatt. Nem akartam leszállni és bevállalni a trophy-t a 40 fokos melegben. Egy Mária méretű dombot lejtőztem fél órája, amikor megláttam egy csomó urubót a domb túloldalán tekerni. Az uróbók mindig kifestik a cuccot. Bementem alájuk, rátekertem vagy 5-600-at; egy 0.3-ban aztán elvesztettem a filmet. Iszonyú girhes volt az egész. Valamennyire elvickéltem az útig, de aztán leszopódtam. Beadta viszonylag, mert a egy farmer házában ebédeltem és kivitték lovas kocsin egy kereszteződésig, onnan meg kocsival a földúton, aztán a főútra kiérve stoppolhattam egy kisvárosig, onnan meg busszal Valadaresbe.*



Az elbeszélés első kifejezése, Valadares közli a beszélgetőpartnerrel a repülés körülményeit, illetve az ahhoz kapcsolódó érzelmi tartalmakat. Azok, akik nem jártak itt, a fényképek, filmek, beszámolók alapján ismerik a hely jellemzőit. Governador Valadares (környéke a képeken) Brazíliában, Minas Gerais tartomány közepén fekvő város, amelyet rendkívül jó adottságainak köszönhetően a siklóernyőzés fővárosának tartanak. Az egyébként sík, dimbesdombos vidékből a város mellett egy 1000 méter magas vulkanikus hegy emelkedik ki, a Pico do Ibituruna. Minden évben február és március közepén versenyeket rendeznek, amelyen magyar pilóták 1999 óta vesznek részt. Brazíliának különös nimbusza van, Valadaresre mágikus helyként tekintenek a repülés, a trópusi hangulat és a könnyen kapható brazil lányok miatt. A magyar pilóták azért kedvelik Brazíliát, mert a hazaihoz hasonló sík vidék felett kell repülni, amiben gyakorlatuk van. A beszédhelyzetből kiderül, hogy mindketten ismerik a helyet, mert a történet mesélője a folyó mentén-t említ, nem egy folyót (a folyó kiemelkedő jelentőségű,

ugyanis folyásirány szerinti jobb oldalán nincs út, ezért nem szoktak arra repülni), illetve Valadarest önmagában említi, mint ismert helyet. A második érdemi közlés szélirányt, északnyugatot jelöl. Magyarországon a repülés szempontjából meghatározó jelentősége van a széliránynak, általában az északias szelekben van lehetőség jó távrepülésekre. Brazíliában mindez nem annyira fontos, mint Közép-Európában, de a pilóták hajlamosak folyamatosan szélirányokban és alapvetően égtájak szerint gondolkodni, és leírni a jelenségeket. Az *élt az idő, erős idő* stb. kifejezések arra vonatkoznak, hogy instabil a levegő, sok a föláramlás a talaj egyenetlen felmelegedéséből fakadóan. Erős időben jó a *gradiens*, tehát a levegő hőmérséklete a magasság függvényében gyorsan csökken, a termikek erősek és sűrűn követik egymást, erre utal a *szépen jött az anyag*. A gyenge idő ennek ellentéte, a trópusokon különösen jellemző, hogy hamar változik az időjárás, úgy mond *leáll az idő*. A *katolikus tekerés* azt jelenti, hogy óvatosan, nagyon megfontoltan kell a termikekben forogni, mert igazából nem termikkémények, csak buborékok: a meleg levegő medúzaszerű feláramlásából állnak. A *magból való kiesés* az emelés elvesztését jelenti. A *szopódás* azt fejezi ki, hogy a pilóta folyamatosan süllyedt, az *alap* a felhőalapot jelenti, ameddig optimális esetben emelkedni lehet. A cumulus felhők, a *kumók* keletkeznek a termikekből. A *fogni* azt írja körül, hogy a pilóta figyelte az összes levegőben tapasztalható jelet (*festéket*) illetve a talajt, hol van termik, megpróbált mindent. A *festék, kifesteni* különösen érdekes kifejezés. Festéknek neveznek minden olyan tárgyat, állatot vagy pilótatársat, ami megmutatja, milyen a levegő állapota, fel- vagy leáramlás van. A trópusi

repülőterületeken nagyon sok a madár, ezek *kifestik a levegőt*, azaz láthatóvá teszik azt, ami nem látható. A *trophy* a *camel trophy* rövidült változata. Eredete a Camel dohányipari cég által szponzorált terepjárós túlélőversenyhez köthető, amelynek szervezésében a '90-es évek elején több pilóta vett részt. Azokra a helyzetekre alkalmazzák, amikor a pilóta eldugott helyen, az utaktól és lakott területektől messze száll le, és utat kell törnie magának. A *Mária-méretű domb* ebben a környezetben viszonyítási alap. A Mária a hármashatárhegyi reptéren lévő egyik domb, amelyen mindkét pilóta gyakran repül, sőt budapestiek(!) lévén, innen startoltak először; sőt lejtőzős, lejtőszeles élményeik vannak innen. Amikor a pilóta *lejtőzik*, a hegyoldalakon megtört, felfelé áramló levegő hatását kihasználva repül a hegyoldal hosszában. Az urubó az ezen a területen élő varjúfajta, amely külső megjelenésében keselyűre emlékeztet. A madarak szintén a *cucc*, tehát a termikek segítségével emelkednek, *kifestik*, megjelölik, hol van emelés. A madarakhoz egyébként kultikus kapcsolat köti a siklóernyősöket. A *rátékerés* termikben való emelkedést jelenti, főleg viszonyításként használják, pl. valakihez képest (számomra sem érthető, miért ezt a kifejezést használta BL). A *0,3* annyit tesz, hogy a pilóta másodpercenként 0,3 métert emelkedett, de aztán *elvesztette a filmet*, tehát kiesett az emelésből, elvesztette azt. *Girhes*, küzdelmes volt emelkedni, lassan emelkedett, majd *leszopódott*, azaz leszállt. A repülés egészében élvezetes volt, *beadta*.

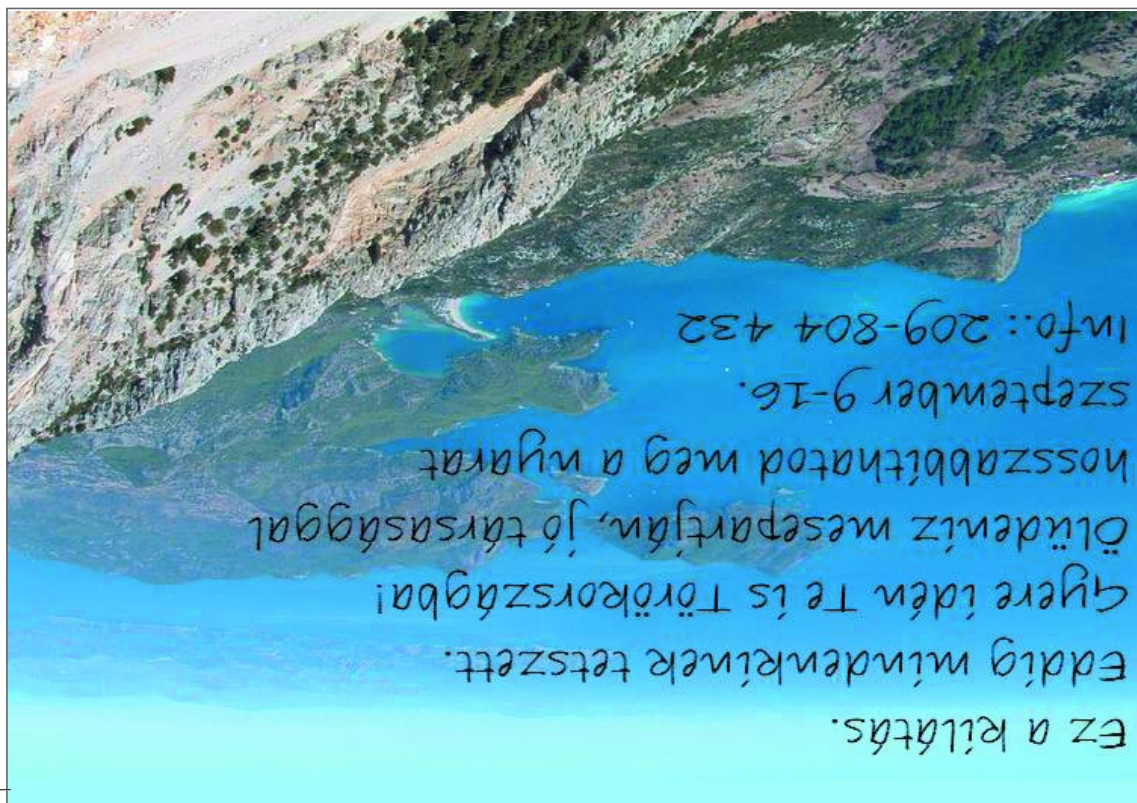
Mit mond ez a szöveg a siklóernyős szubkultúráról? A használt kifejezések – akár szleng-vagy szakterminusok – közül a *kumó*, *szépen jött az anyag*, *gyenge idő*, *élt az idő*, *trópusok*, *girhes*, *film*, *lejtő*



(kettős tartalmú, mert körülményt [lejtőszél] és repülésformát egyaránt jelent), *kifestik* a repülési feltételek leírására, tehát az időjárásra és a környezetre vonatkoznak. A *beszopódni*, *kiesel a magból*, *katolikusan*, *tekerni*, *fogni*, *lejtőztem* kifejezések repüléstechnikai szakszavak. A *Valadares*, *Mária* és a trópus kifejezések repülőhelyeket jelölnek meg, azok meteorológiai, formai körülményeit jelenítik meg valamint az ezekhez köthető élmény konnotációt. A *beadja*, *viszonylag* a repülés milyenségét jellemzi, a teljesítménnyel, az élménnyel van összefüggésben, hogy összességében jó volt a repülés, és volt benne kaland. A *viszonylag* nagyon fontos kifejezés, amely az utóbbi két évben jelent meg. Jól tükrözi, hogy a siklóernyősök számára mind az időjárás, mind a tervek képlékenyek. Nem léteznek biztos dolgok, csak lehetőségek. Ezért használják a

*viszonylag* kifejezést, *viszonylag* *beadja*, ill. *ezt beszoptuk*, *viszonylag*.

A fentiekben azt igyekeztem érzékeltetni, hogy a cselekedetek mit jelentenek a cselekvők számára, melyek azok a fogalmi struktúrák, amelyekben a siklóernyősök és a szubkultúra gondolkodik. A kategóriák, vagy konstrukciók, amelyben az egyik pilóta megosztotta másikkal élményeit, elsősorban a környezetre vonatkoznak. Az élményeket a két beszélgető nem értelmezte, hanem magától értetődően befogadta. Mindezzel arra akarok rámutatni, hogy a cselekvő(k) szemével a legfontosabbak a környezetet leíró és a környezeti hatásokat kihasználó technológiai kategóriák. A továbbiakban elemzem, hogy a siklóernyős szubkultúra hogyan kötődik a környezethez, milyen életmódmintákat alakítanak ki a pilóták a kötődés vagy alkalmazkodás során. ■



**Pilótától  
pilótáknak...**  
**[www.gpsaruhaz.hu](http://www.gpsaruhaz.hu)**







# PARAPOWER

## Tesztelhetők az új Parapower hátmotorok

- 4 részre szedhető keret
- Power Ignition gyújtásnak és szivatónak köszönhetően levegőben könnyűszerrel újraindítható
- rendelhető alsó, félmerev felső és fix felső ernyőbekötéssel
- továbbra is csak bevált megoldások
- a lélező legharmonikusabb szerkezet
- 1 év garancia
- ennél olcsóbbat venni megfontolandó

Kipróbálható:  
a Vamp-air-nél és Farkas Tibinél!



[www.vamp-air.hu](http://www.vamp-air.hu), [mail@vamp-air.hu](mailto:mail@vamp-air.hu)  
telefon: +36 30 9 322 937

A Vamp-air termékei megtekinthetők a Divex sportáruházban!

DIVEX Sportáruház 2040 Budaörs, Malomkő u. 7.  
IMU/M7 autópálya közös szakaszán  
Tel.: (23) 888-695, [divex@divex.hu](mailto:divex@divex.hu), [www.divex.hu](http://www.divex.hu)  
Nyitva tartás: minden nap 10.00-20.00-ig

## Oktatás Gyúron

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

2.: A komolyabban érdeklődők hátra Parapower hátmotort, fejük felé Dudes Vox ernyőt adunk, hogy megérzhessék: mi vár rájuk, ha elszerzik magukat. Első próbálkozásuk ingyenes. Ha már megérték az első egyedül repülésre, előbb tandemben követhetjük a negyedik dimenziót, majd rádiós távirányítás mellett gyakorolhatják a fel-leszállást.

3.: A több-kevesebb rendszerességgel párirok nélkül repülő „zugpilóták” levezgázhatnak és felszerelésükre is légügyi alkalmassági okmányokat szerzhethetnek, feltéve, hogy légi járgányuk nem közveszélyes rájuk és környezetükre nézve.

Back Bone

Aki a fent megnevezett okok valamelyikénél fogva úgy érzi, hogy köztünk volna a hely Gyúron az elkövetkező hétvégék valamelyikén, küldje el életvitelszerűségét a [ppg@vamp-air.hu](http://ppg@vamp-air.hu)-ra, vagy a 06 30 932 2937-re. Valahányszor alkalom lesz az időjárás a motoros ernyőzésre, értesíteni fogjuk és várjuk Gyúron.

Ros 125-ös motorral szerelt Back Bone hátmotorok teljes választéka készletben

Ugyanazzal a motorral de különböző méretű kerettel és légcsavarral biztonságosan repülhet kezdő, haladó sőt a tandem pilóta is.

29 lóerős motor, rőpsúlyos

kuplung, levegőben

újraindítható motor,

19 kg üres súly.

Testsúlyáthelyezéssel kor-

mányozást lehetővé

tevő sílóernyős

ernyőbekötés.

Ugyanarra a vázra áttétél

módosítás nélkül szerelhető 100, 112,

125, 130 cm-es légcsavarak,

ezekhez megfelelő méretű

keretek. Legnagyobb teljesítmény,

legjobb üres tömeg.

2850 eurótól



## FRESH BREEZE

POWERED PARAGLIDER

[www.fresh-breeze.hu](http://www.fresh-breeze.hu)

- Simonini Mini 2+ motor
- rezonátor kipufogóval
- 25 lóerős 7500-as fordulatszámon
- „power ignition” gyújtás
- opcionálisan: elektromos önindító
- 73 kg telőerő

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



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

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

[www.vamp-air.hu](http://www.vamp-air.hu), [mail@vamp-air.hu](mailto:mail@vamp-air.hu), telefon: +36 30 9 322 937



„A föld megnyílik, hegyek emelkednek, folyók szisszennek tova,  
vad felhők vágtnak a vörös égen, új világ születik.”



**Poison, 2-3**

Az új kihívásokhoz

**SKYWALK**  
PARAGLIDERS

**Már kapható, 2000 eu. !**

**[www.solarispp.hu](http://www.solarispp.hu)**



**MESCAL, DHV 1, Funcruiser**  
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-gazdi”. 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 méretben 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 síklószám, 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 esőruházható, motorozható, akár trájjal is. Az ára abszolút magyar. 8 Jet nyílása van.







## FLY-TRADE

Kereskedelmi és Szolgáltató Bt.

Új hátimotorok 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

5/3

# 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 €





# 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%, hátlapon  
 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-**  
**lasmra!**

**MAGYAR BERTALAN (beric)**


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



## Motoros sárkányrepülő eladó!

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

2/2



**Kétütemű,  
 önindítós, 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 5/5

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

- Moyes Xtralite 147 gyalogsárká-  
 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 3/2

- 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. 3/2

- 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**

3/3



## 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 Sky stripe				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 városnézésel**

**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](mailto:enaigryclub@freemail.hu)

tel.: (20)9458-658

web: [www.enaigry.hu](http://www.enaigry.hu)





**APOLLO**  
UL AIRCRAFT „HALLEY”

E-mail: [apollo@mail.datanet.hu](mailto:apollo@mail.datanet.hu) Internet: [www.halley.hu](http://www.halley.hu)