





[www.HOR-PROP.com](http://www.HOR-PROP.com)

# Fa légcsonarok gyártása

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

mobil: 00-421-905-134305

00-421-908-530603

mail: [hor-prop@hor-prop.com](mailto:hor-prop@hor-prop.com)



## GPSMAP 96C

Repülő-s-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



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

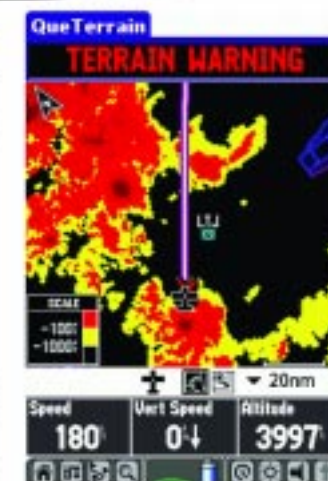
## iQue 3600a

Aviation GPS + Palm PDA

Repülő-s-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](mailto:gps@aircraft.hu)

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





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

**Főszerkesztő: KERÉKES 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:**  
**KERÉKES 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 csékkben befizetve, vagy a Szabad Repülők Szövetségéhez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

**A címlapon:**  
**TÖLGYESSY ORSI**

## A Szabad Repülők Szövetsége

**(adószáma: 18116997-1-41, számlaszáma: 65100149-11301903) tájékoztatja a siklórepülésben érdekelt szervezeteket és személyeket, hogy alapszabályával összhangban képes és felkészült arra, hogy a siklórepülők igényeinek megfelelően biztosítsa számukra az üzemeltetéshez szükséges feltételeket.**

Mivel az MRSZ közgyűlésén nem tudtunk dönteni, csak ajánljuk a szakág számára, hogy szövetségünk képes ellátni a Siklórepülő Szakág önálló jogi személyiségű szervezetét is.

A Szabad Repülők Szövetsége tagdíja a 2005-ös évre szervezetenként 4000 (négyezer) Ft. A személyi és légi jármű-nyilvántartási díjak összege nem változott. A tagfelvételhez szükséges a szervezet (jogi személyiséggel bíró, siklórepüléssel foglalkozó klub, vagy egyesület) alapszabálya; bírósági bejegyzésének másolata; és a közgyűlésének döntéséről készült kivonat (amelyben a szervezet eldöntötte, hogy a Szabad Repülők Szövetségének tagja kíván lenni).

A befizetésekhez tudunk csékkel kiküldeni. Várjuk jelentkezéseiteket. Tisztelettel:

**KERÉKES LÁSZLÓ**  
 ügyvezető

# Mínusszor mínusz

**MRSZ közgyűlés 2005. április 2-án**

Az MRSZ elnökségének ismét sikerült megerőszkolnia az MRSZ legmagasabb szintű fórumának, a közgyűlésnek azt a határozatát, miszerint az éves közgyűlést az év első két hónapjában kell (sőt a decemberi közgyűlés határozata értelmében február 15-én kellett volna) megtartani.

Egy hajszálra, de a közgyűlés mégis határozatképes volt: 170 mandátumból a felénél kb. két-három küldöttel jelent meg több. A siklórepülők 56 mandátumának egy híján a fele megjelent, bár remek északkeleti szél fújt, 16 klub elküldte küldötteit, 14 mandátummal rendelkező távol maradt. 11 siklórepülő klub meg nem rendelkezett akkora létszámmal, hogy szavazati joga lehetett volna.

Az első napirendi pontban elnöki beszámolóra került sor, amely a várakozásnak megfelelően részletes, de sajnos, számunkra semmitmondó volt. Nem volt benne szó a légtereink csökkenésének megállításáról, a szakágunkat érintő országos üldözések elleni érdekvédelmünkről, az európaiótól idegen korlátozások (orvosi, természetvédelmi kizárás, védett légtereink eltüntetése) megszüntetéséről. Már megint Budaörsről, a repülőtér vergődéséről folyt a szó, a sokéves gazdaságtalan tev-



KERÉKES LÁSZLÓ

kenység máig ható inkasszóirol hallhattunk további ígéretek, de tényeket ezekről sem.

Az MRSZ jelen állapota olyan gazdálkodást kívánna, ami az állami tartozásokat kiegyenlíti. De jelenleg nincs gazdasági szakember a főtítkári posztján, és megoldásként csak a

sült galambot várjuk (már évek óta) a Múzeum utcai ingatlanunk eladásából származó százmilliók formájában. Azt, hogy a deficitese gazdálkodásért ki a felelős, nem tudtuk meg.

A tavalyi közgyűlésen elmondott panaszainkra nem jött reagálás, úgy tűnt, hogy a türelmetlen küldöttek nem kívántak belegondolni, mi miért szövetkeztünk 1989-ben velük. Szabad légteret, starthelyeink megőrzését, szakmai függetlenséget vártunk egy erős, érdekeinket képviselő MRSZ-től, és most tagjaink nem tudják mit is keresünk mi itt. Sportkérdések is csak erőteljes ráhatás után kerültek napirendre, de azokra sem kaptunk megnyugtató választ. Én ezért nem is tudtam a szavazatomat adni erre a számunkra idegen szempontokat tartalmazó beszámolóra. De ezzel a véleményemmel egyedül maradtam. A szundikáló

6 küldötték megszavazták az érdekeink védelmét kifejező beszámolót.

A második napirendi pont a Múzeum utcai ingatlan kálváriájáról szólt. Elnökünk elmondta, hogyan jutott odáig az MRSZ ingatlanának eladási procedúrája, hogy a rendszerváltásból megörökölt vagyon, amely olyan volt, mint a Mátyás királyi ajándék – kaptunk is meg nem is – végül a nehéz anyagi helyzetben lévő MRSZ számára pénzzé tehető legyen. A közgyűlés időpontjában úgy tűnt, hogy egy csereingatlanlannal megoldódott a dolog, s bár pénz még nem jött belőle, az elnök ígérete szerint 60 nap és akkor az inkasszó alatt lévő számla is felszabadul a nyomás alól, és előteremtődik a szakágak önállóvá alakulásához szükséges pénzfedezet is.

A harmadik napirendi pontban az alapszabály módosítását kezdte meg a közgyűlés. DR. HAMAR SÁNDOR, az

MRSZ jogásza bemutatta az alapszabályjavaslat tervezetét. A tervezet nagy vitát kavart, mert nem tartalmazta azokat az elveket, amelyekért a változtatást kezdeményeztük. A javaslat szerint az MRSZ továbbra sem a szakágak szövetsége lesz, csupán egy lehetőséget ad a szakágaknak, hogy önálló jogi személyiséget szerezhessenek.

Az ötletbörzvé alakult vitadélután magán hordozta a társadalmi előkészítetlenség összes jelét. Azt, hogy ebből mi lesz; hogy egy megszondázatlan alapszabály hogyan fog működni, talán még az alkotói sem gondolhatják komolyan, hogy látható.

Nem baj, hiszen a régebbi, jól előkészített alapszabályt sem tartotta be az elnökség, és matematikai alapról közelítve az alkotók talán abban bíznak, hogy mínuszszor mínusz majd plusz lesz. Így legyen. ■

## A Szabad Repülők Szövetségének Alapszabálya

a 2004 december 10-i megismételt alakuló közgyűlés döntése alapján

1.1. A társadalmi szervezet neve: **Szabad Repülők Szövetsége**

1.2. Székhelye: 1139 Budapest, Dagály utca 11.

1.3. A szövetség jogi személy, alapító tagjai: az **Airborne Siklóernyős Egyesület**, az **Amatőr Siklórepülők Egyesülete**, a **Kettő SE**, a **Pilisi Siklórepülő Egyesület**, a **Tokaj Fly Siklóernyős Egyesület** és az **UFO Siklóernyős Egyesület**.

1.4. A szövetség semmilyen pártnak nem tagja, támogatásban semmilyen párttól nem részesül.

2. **A szövetség célja:** A tagszervezeteiben siklórepülést folytató személyek számára biztosítani a sárkányrepülő és siklóernyős tevékenységhez szükséges feltételeket, valamint tevékenységével támogatni a hazai siklórepülő légi járművek üzemeltetésének szakmai feltételeit, pilótáinak érdekvédelmét és megteremteti, illetve bővíteni legális repüléseik lehetőségét.

**A szövetség céljai érdekében közvetlen kapcsolatot tart**

a **Polgári Légiközlekedési Hatósággal (PLH)** a légi járművek hatósági nyilvántartásba vétele, a repülési területek legalizálása és a siklórepülők üzemeltetési kérdései, valamint

a pilóták képzése és egészségügyi alkalmasságának kérdéseiben; a **Polgári Légiközlekedési Biztonsági Szervezettel (PoLéBiSz)** a bal-esetek szakmai vizsgálatában; a **légirendészeti szervekkel** az események megelőzése és a repülésbiztonság javítása, valamint az egyetemes ellenőrzési követelmények alkalmazása területén;

a **Magyar Repülőszövetséggel (MRSZ)** a hazai siklórepülő sport fejlesztése érdekében;

**biztosító szervezetekkel** a siklórepülők számára törvényes feltételeket nyújtó biztosítások megkötéséhez;

a **siklórepülő sport és üzemeltetés nemzetközi szerveivel**, mindenekelőtt a **Nemzetközi Repülőszövetség (FAI)** illetékes szakszervezetével (CIVL) és az **Európai Siklórepülő Unióval (EHPU)**;

A szövetség a fentiekén túl tevékenységéhez kapcsolódóan rendezvényeket és találkozókat szervezhet, reklámtevékenységet folytathat. Munkájával támogatja a repülési területekkel kapcsolatos feladatok elvégzését. Országos siklórepülő információs rendszert működtet. Siklórepülő szakmai tevékenységét



koordinálja az MRSZ szakmai és társadalmi vezetésével.

- 2.2. A szövetség céljai megvalósításához elsődlegesen vállalkozási tevékenységet nem folytat, tevékenysége nonprofit jellegű, gazdálkodása a hazai siklórepülés lehetőségeinek és színvonalának emelése érdekében történik.
3. **A szövetség tagsága:** A szövetség tagja az a társadalmi szervezet lehet, amely közgyűlésén előzetesen nyilatkozik arról, hogy a szövetség alapszabályát elfogadja, határozatot hoz a szövetséghez való csatlakozásról és kifizeti az éves tagdíjat. Az éves tagdíjat a tagszervezet létszáma szerint a szövetség éves közgyűlésén meghatározott mértékben kell befizetni.
- 3.1. A szövetségbe belépő tagszervezetek az MRSZ-ben a sportági szakszövetségen keresztül képviseltetik tagjaikat.
- 3.2. A szövetség tagszervezeteinek képviselője: az egyesületek létszámuktól függetlenül 1-1 szavazati joggal rendelkeznek.
- 3.3. A szövetség tagszervezetének felvételéről a szövetség közgyűlése dönt.
- 3.4. A szövetség tagszervezeteinek képviselői a szövetség ülésein szavazati joggal rendelkeznek, és tagjaik a szövetség szerveibe tisztségviselőnek választhatók.
- 3.5. A szövetség tagszervezeteinek tagjai a szövetség szolgáltatásait megkapathatják, a szövetség vagyonát képező eszközöket a szövetség elnökségének döntése alapján használhatják.
- 3.6. A szövetség tagszervezeteinek kötelessége az alapszabály rendelkezéseinek betartása és a tagdíj meg-

fizetése az éves közgyűlésen meghatározottak szerint.

- 3.7. **A tagsági viszony megszűnik:** a tagszervezet kilépéséről szóló határozatával, amelyet a kilépő tagszervezet képviselője a szövetség elnökségének jelent be; ha a tagszervezet az alapszabály rendelkezéseit súlyosan megsérti, a közgyűlés kizáró határozatával.
- A kilépett, vagy kizárt tagszervezetet a szövetség nyilvántartásából törölni kell. A kizárt tag a közgyűlés kizáró határozata ellen 30 napon belül a bírósághoz fordulhat jogorvoslatért.

4. **A szövetség szervezeti rendje:**
- 4.1. **KÖZGYŰLÉS** – a szövetség legfőbb testületei szerve, amely a tagok összességéből áll. A tagszervezetek képviselőitében a 3.2. pontban meghatározott szavazati joggal rendelkező küldött vehet részt. **A szövetség közgyűlését évente legalább egyszer tartja.** Időpontjáról, helyszínéről és napirendjéről a tagszervezetek képviselőit legalább 30 nappal korábban írásban értesíteni kell. Amennyiben a szabályosan összehívott közgyűlés nem határozatképes, a közgyűlést el kell napolni, és 1 hónapon belül ismét össze kell hívni, erről a tagokat az új közgyűlés előtt legalább 10 nappal korábban írásban értesíteni kell. A később meghirdetett időpontban összehívott következő közgyűlés már létszámtól függetlenül határozatképes, de ezt az eredeti **Meghívóban** előre közölni kell!

**A Közgyűlés hatásköre:** az alapszabály elfogadása és módosítása; az éves költségvetés meghatározása; a szövetség éves beszámolójának elfogadása;

a feloszlás illetve más társadalmi szervezettel történő egyesülés kimondása, a tagszervezetek felvétele és kizárása; az elnökség tagjainak és a tisztségviselőknek a megválasztása és visszahívása; az ellenőrző bizottság és a fegyelmi bizottság tagjainak a megválasztása és visszahívása, illetve beszámolójuk elfogadása; egyéb jogszabályban meghatározott feladatok.

A **Közgyűlés határozatképes** mindaddig, amíg a szavazásra jogosult tagok több mint 50 százaléka jelen van. **Határozat egyszerű többséggel, és ha bármelyik tag javasolja, titkos szavazással hozható. Személyi, fegyelmi, pénzügyi kérdésekben és az Alapszabály módosításához 2/3-os többség szükséges.**

**Rendkívüli Közgyűlést** kell összehívni, ha bármelyik tagszervezet az ok és a cél megjelölésével indítványozza, illetve ha azt a bíróság elrendeli. Ennek módja megegyezik a Közgyűlés összehívásának módjával.

- 4.2. **Az ELNÖKSÉG** a szövetség ügyintéző és képviselői szerve. Az elnökség 7 főből áll, elnökből, ügyvezetőből, gazdasági vezetőből és 4 elnökségi tagból. Az elnökséget a közgyűlés 4 évre választja meg. Az elnökség irányítja a szövetség adminisztratív és gazdasági tevékenységét. Feladata: szakmai kapcsolat tartása a hatóságokkal, önkormányzatokkal, és a repülő társadalmi szervezetekkel a szövetség céljai elérése érdekében. Az elnökség üléseit a szövetség elnöke, vagy ügyvezetője hívja össze, legalább negyedévenként. Az elnökség határozatképes, amennyiben legalább 4 elnökségi tag jelen van. Határozatait

nyílt szavazással a többségi elv alapján hozza. Amennyiben bármelyik tag indítványozza, titkos szavazást kell tartani. Az elnökség döntéseiről a tagszervezeteket értesíti.

- 4.3. **A szövetség képviselője az elnök, távollétében az ügyvezető.**
- 4.4. **Az elnök feladata** a szövetség üléseinek levezetése, a szövetség képviselője az MRSZ-ben és a szövetség tevékenységéhez kapcsolódó szakmai fórumokon.
- 4.5. **A szövetség ügyvezetője** nyilvántartja a tagszervezetek adatait, elvégzi kiértékelésüket a közös rendezvényekről. **Feladata** gondoskodni a szövetség rendezvényeinek helyszínéről, jegyzőkönyv vezetéséről, hitelesítéséről és gyűjtéséről. **Feladata** biztosítani az üzemeltetett légi járművek nyilvántartását és az üzemben tartási szabályok betartását, a pilóták jogosításainak nyilvántartását, a jogosítások szabályosságát, valamint a tagok információkkal való ellátását.
- 4.6. **A szövetség gazdasági vezetője** nyilvántartja a be és kifizetéseket, biztosítja a szervezet jogszabályok szerinti gazdasági tevékenységét.
- 4.7. **ELLENŐRZŐ BIZOTTSÁG** a Közgyűlés által választott 3 fős bizottság, mely a szövetség elnöksége mellett tevékenykedik. **Feladata:** a szövetség gazdálkodásának ellenőrzése és a szövetség közgyűlésén az arról való beszámolás. Az Ellenőrző Bizottság szükség szerint, de legalább félévenként ülésezik, ülésein az elnökségtől biztosított információk és dokumentumok alapján áttekinti a megelőző időszak tevékenységét, és észrevételeit jegyzőkönyvben rögzíti. A bizottság határozatképes, ha 2 tagja jelen van, határozatait többségi elv alapján hozza.



4.7. **FEGYELMI BIZOTTSÁG** a közgyűlés által választott 3 fős bizottság, mely az esetleges fegyelmi eljárások lefolytatását és a szövetség etikai szabályzatának kidolgozását végzi. Az etikai szabályzatot az elnökség hagyja jóvá. A Fegyelmi Bizottság szükség szerint ülészik, határozatait, észrevételeit jegyzőkönyvben rögzíti, amelyet az elnökség minden tagszervezethez eljuttat. **A bizottság határozatképes**, ha 2 tagja jelen van, határozatait többségi elv alapján hozza. A Fegyelmi Bizottság határozatával szemben a Közgyűléshez lehet fellebbezni.

#### 5. A szövetség gazdálkodása

- 5.1. A szövetség non-profit jellegű gazdálkodást folytat.  
5.2. A szövetség tartozásaiért saját

vagyonával felel. A tagok a szövetség tartozásaiért nem felelnek.

- 5.3. A szövetség tagszervezetei az éves közgyűlésen meghatározott tagdíjat létszámarányosan kötelesek fizetni.  
5.4. Az elnök, a gazdasági vezető és az ügyvezető közül bármelyik két elnökségi tag együttes aláírással jogosult a Szövetség bankszámlája felett rendelkezni.

#### 6. A szövetség megszűnése

A szövetség megszűnik, ha a közgyűlés a szövetség feloszlását, vagy más társadalmi szervezettel történő egyesülését kimondja, illetve a bíróság feloszlátja, vagy megszűnését megállapítja. Megszűnésekor a tartozások kiegyenlítése után fennmaradó vagyon a szövetség tagjai között egyenlő arányban osztandó fel.

2004. december 10.



## Névjegy: MELI

# Egy kedves fotó – I.

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



folyamot. Mikor láttam, hogy senkinek semmi baja, még mindenki életben van, már tudtam, hogy én is megszínálom. Mivel az elméleti részt már fejből tudtam, én voltam az első, aki repülhetett az Újlakiról. '94. október 16-án Gergővel mentünk fel, gyönyörűen elstartoltam, elfordultam jobbra, elrepültem a hangár fölé, leintettem az oktatómnak „Szia ZOTYÓ!” aztán behelyezkedtem és leszálltam. Iszonyatosan nagy élmény volt! Következő évben jöttem sorban a starthelyek, Nagy Kevély, Kőhegy, Óbuda, Hohe Wand, Nyikom, Sárhegy, Várpalota, és '95 júniusában, Szlovéniában repültem meg az első távomat, 19 km-t. '96-ban Dunaújvárosban megtanultam vontatásból repülni és bekerültem abba a lelkes kis csapatba,

**MIKE:** Mikor láttál először sárkányrepülőt?

**MELI:** Szürke, fáradt, őszi hangulat telepedett már a városra, amikor 1993 októberében kimentünk a Hármashatárhegyre, megnézni, hogyan repül GERGŐ unokatestvére, a Nagyboró. Egy mesevilágba csöppentem. Még zöld volt a reptér, fölötté pedig színes sárkányok szálltak. Annyira megfogott, hogy eldöntöttük, belevágunk. Riogattak hogy veszélyes, nem lányoknak való, ezért csak Gergő kezdte el, én meg végignézttem mellette egy teljes tan-

atba, aminek többek között Évike, GURIGA, CSIGA SANYI, és Gergő is tagja volt. Vittek magukkal mindenhol, és onnantól kezdődött számomra a versenyzés. Egyik verseny követte a másikat. Alföld Kupa, Cumulus Kupa, Nemzeti, Angol Liga, EB.

**MIKE:** Legérdekesebb élményed?

**MELI:** Amikor átrepültem Romániába. Békéscsabáról indultunk, és Szegedet írtuk ki, Makó töréssel. Késésben voltunk, ezért sietve begépeltük a koordinátákat, és már startoltunk is.

Néztem az utakat lent, és gyanús volt, mintha másfelé mennének, de úgy gondoltam a GPS egy műszer, biztosan jobban tudja. A többiek még a levegőben rájöttek, hogy rossz a koordináta, és folyamatosan kerestek rádión, de az meg lemerült. Repültem, repültem, aztán leszálltam egy nagy pusztaságban. Már a levegőből kinéztem egy kunyhót, ahhoz mentem oda megtudni hol is vagyok. Kijött egy néni, de úgy, mint a gonosz boszorkány a mézeskalács házikóból. Teljesen úgy nézett ki, ráadásul mezítláb volt, tízcentis körmökkel! „Csókolom, most szálltam le, meg tetszene tudni mondani, hol vagyok?” És mondja, hogy Romániában! Ráhagytam, mert biztosra vettem, hogy Magyarországon vagyok, de megkérdeztem, hogy: „Jó, Románia, de melyik falu?” Amikor mondott egy román falunevet, akkor kezdtem megijedni. Végül kihívta a férjét, aki mondta, hogy határsértő vagyok, és megy a határőrökért! Elfehéredtem, kértem, hogy mutassa meg, melyik irányba kell átmenni a kukoricáson a határ felé, és már itt sem vagyok. Valami szabályokat emlegetett, és már pattant is a biciklire. Ment szólni a határőröknek! Percek alatt összeraktam a gépet. Egyszer csak megjött egy nyitott kocs, négy fegyveres határőrrel. Leugráltak a géppisztolyaikkal, én meg csak álltam ott nagy kerek szemekkel, teljesen betojva. Megenyhültek amikor megláttak, de be kellett vinniük az őrre. Kihallgatás, átkutatás, keresztkérdések, hogy kiderítsék nem vagyok-e kém. Késő éjjel, külön engedéllyel adtak át a határon, ami azért volt szerencsés, mert Gergő és a Csiga Sanyi délután óta rohagáltak a tervezett útvonal alatt kocsival és kerestek rádióval. Este lejelentették a repülést egy fő mínusszal, hajnalban pedig már indult



FALUDI MIKLÓS

volna a helikopter, hogy keressen.

**Mike:** Mire vagy a legbüszkébb?

**Meli:** Hetedik lettem a '98-as hajdúszoboszlói női világajnokságon úgy, hogy az egyik versenynapon egy tíz kilométeres végsiklás után, tíz centiméteren siklottam át a célvonalon, több lepadlózott sárkány mellett. Ezen a napon repültünk együtt Évikével egy termikben 500 méterről 1500-ig úgy, hogy ő balra, én jobbra tekertem, közvetlenül egymás felett. Felejtethetetlen csapatot alkottunk: Évi, Olgi, Rita, Guriga vezetésével, RIGÓ PALI bácsi vontatásaival. Nagyon nagy élmény volt még Ausztrália, ahol együtt repülhettünk BILL MOYESSZAL – ő vontatott minket – és hatos varióval estünk felfelé, a 3600 méteres felhőalapra! Ott repültem életemben először 100 km fölötti távot.

**Mike:** Rázós élmények?

**Meli:** Az egyik Miskolc-Cumulus kupán pont a város fölött fogyott el az emelésem. Süllyedtem be a városba, mögöttem meg jött a zivatar. Beszóltam a rádióba, Gergőben meg megállt az ütő. Később mesélte, annyira figyelt, hogy a végén már a mínuszt tekerte. Egy bevásárlóközpont tetejét néztem ki leszállónak, de az utolsó pillanatban megláttam mellette egy kis tisztást. Kicsi volt, de sikerült betenni a gépet. A legkellemetlenebb esetem 2000-ben történt. A görögországi női világajnokságra készültem, miután első fiunk születése miatt az előző idényt kihagytam. Börgöndön emelkedtünk ki DOBROCSI KÁLMÁNNAL, és elindultunk. Együtt repültünk, aztán később kifogytak az emelések és le kellett szállni. Kálmán előttem repült, leszállt egy erdő szélén egy kis tisztásra, de szólt rádión, hogy én



**Név: Borovszky Melinda (Meli)**  
**Születési idő: 1971. november 12. (Skorpió)**  
**Státus: sárkányrepülő pilóta**  
**Szárny: Rumour**  
**Klub: Cumulus SE**

már ne oda szálljak, mert nincs annyi hely. Láttam az erdő másik oldalán egy nagyobb mezőt, és gondoltam, hogy az nekem jó lesz. Behelyezkedtem, elkezdtem leszállni és akkor láttam, hogy nem mező, hanem mélyszántás félméteres barázdákkal. Futottam a barázdák tetején három méteres lépésekkel, hogy lelassítsam a gépet, de egyszer csak beleléptem az egyikbe, és azzal a lendülettel hátrafelé kitört a térdem. Feküdtem a gép alatt, amíg végre levegőt tudtam venni a

fájdalomtól. Szóltam rádión Kálmánnak, aki elkapott a mezőn egy helyi kerékpárost és az elkobzott biciklivel átszáguldott az erdőn. Felhívta Gergőt és bevitték a kórházba. A világajnokság elérhetetlen távolba került. Még ma is benne vannak a csavarok a térdemben.

**Mike:** Tervek? Repülés?

**Meli:** Mindenképpen szeretnék repülni, és nem csak hobbiszinten. Hiányzik a „felhőszag”, a felkészülés és a versenyek hangulata. Talán idővel. ■



# Égboltnyitó 2005



A programokat tervszerűen készíti egyesületünk (BSE). Na, ezt az égboltnyitót március 12-15-ig praktikusán a nemzeti ünnepünkre szerveztük. Az időjárás viszont egyáltalán nem nézett bele a BSE naptárába...

A nyitás helyszíne ott volt, ahol 2004-ben zártuk az eget: Szlovákia Bernardin turistaház. Első meglepetés, hogy a házat még hólánccal felszerelt autóinkkal is lehetetlen volt megközelíteni. Végül ülőszékes felvonóval értük el. Így aztán a program sízéssel kezdődött. BAGI ZSOLTI kiírt egy versenyt a BSE legponosabb pilótája címen.

Start ernyővel a hegy tetején (Anna-berg, Chvatimech). A cél 400 m-rel lejjebb egy szép réten, amely ilyenkor krókuszokkal szokott tele lenni. Most a képek közti körülmények között raktam ki két keresztet egymástól 75 m-re. Az elsőbe célbadobás markerrel; a másikba célraszállítás. Kiértékelés az egy startból mért két eredmény összege. Alacsonyról

nem volt érdemes dobni, mert akkor nem érted el a célt.

Felszólítottam rádión, mert a start nem látszik, hogy jöhetnek, a cél kész, a forralt bor már készül. Javasoltam a seggre szállást, mert a több mint egy méteres hóban, szélcsendben, garantált a pofára esés.

Hamar megjelentek a csodás kék égen a tavasz hírnökei színes ernyőkkel.

ANNÁVAL mérőszalagoztunk, ami komoly fizikai teljesítmény volt a tökig érő hóban (Anna a kereszt közepén tartotta a szalagot, így csak nekem ért odáig). A verseny eredménye a képen látható; a dobogó hóból épült, a háttér a Jóisten adománya. 1. Bági Zsolt; 2. TORNAY GÁBOR; 3. TÖRÖK CSABA; Vigaszdíj: MOSOLYGÓ MIKLÓS.

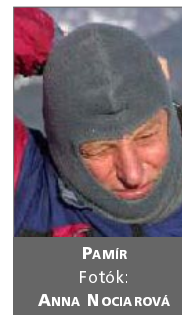
A célállomáson, Anna házában, vidáman kortyolgattuk a forralt bort almás kalács kíséretében. Jól esett a mindenkinek arcára fagyott pír mellett. A leszállóban – március 14-én – -14 °C volt!

Aztán vissza a hegyi bázisra. Dél körül még ötven vállaltak újra startot. Én az elsőt, mivel kora reggeltől lent tapostam a havat.

Öt-tíz perces lesiklásra számítva, az overállal nem kínlódva készültem a startra. Zsolti nagy futással trappolt az enyhe oldal-hátszélben. A völgybe kifordulva kisebb csukás, majd egy váltott féloldalas brutál. Menekült kifelé és folyamatosan emelkedett. Megmutatta, hogy az első helyezés nem volt véletlen.

Csaba után én startoltam. Ő fület csukva menekült a hintaszékből. Magasból néztem le rá, ahogy ganajturó bogárként dobálja maga előtt a zsákot és kúszik utána felfelé a havas lejtőn. Hamar utólrétem Zsoltit. A téli meteorológia bizony más; mikor a havas mezőkből kiálló sűrű fenyőerdő fölött a varióm visítva hét fölé ugrott. Érdekes, a többiek mind lerohadtak; valószínű akarattal.

Plusz négyszázon feladtam, amihez a gatyámon beszivítő, már mínusz tízre „emelkedett” levegő is hozzájárult. A látvány viszont mindent pótol. Rövid félóra (Zsolti 36 perc mérése) most hosszúnak tűnt.



PAMIR  
Fotók:  
ANNA NOCIAROVÁ

A hegyi állomáson óriási katlanban, a szabadban főztem a gulyást. Hát eleget kellett innom, hogy meg ne fagyjak. Nem dicsérem a minőséget, de elfogyott. A borok és borovicskák is hasonló sorsra jutottak. Így aztán mivel a ház tele volt velünk, sível indultam a célállomásra. Anna és Matyi már az első meredek szakasz után levették a sílécet a lábaimról. Ez volt az egyik legjobb ötletük az általam főzés közben bevedelt pia után. Gyalog sem volt könnyebb, de egyben hazataláltam. Anna kérte, hogy szégyelljem magam, de én nem tudtam, hogy ez mit jelent magyarul, talán azt jelenti, hogy ruhástól kell aludni.

Nagy előny, hogy reggel nem kell az öltözéssel bíbelődnöd. Szóval a három napi csoda eddig tartott. Az ég nyitva, repüljétek sok hasonló szépet és szebbeket! Köszönet a ház gondnokának HUER ROBINAK! Üdvözlünk a többi klubnak a BSE nevében! ■

Nagy előny, hogy reggel nem kell az öltözéssel bíbelődnöd.

Szóval a három napi csoda eddig tartott. Az ég nyitva, repüljétek sok hasonló szépet és szebbeket! Köszönet a ház gondnokának HUER ROBINAK! Üdvözlünk a többi klubnak a BSE nevében! ■





# Át a Hargitán



A székelyudvarhelyi Blue Sky siklóernyős egyesület 2003 májusában szervezte meg az első repülés napokat. A rendezvény három napos volt, amelyből két nap a fenyédi dombon zajlott le. A domb Székelyudvarhelytől 5 km-re fekszik a Csíkszereda felé vezető út mentén; 847 m a tengerszint feletti magassága; D, DNy, Ny és ÉNy-i szélben repülhető. A medencére jellemző szélirány a nyugati.

A háttérben terül el a Cekend-tető (Homoród-fürdő, Kápolnás falu és Szentegyháza fekszik rajta) mögötte a Hargita hegyvonulata, az ő 1801 m-es magasságával (Madarasi Hargita).

A repülés napokon vetette fel az ötletet BARAC MIKI csíkszeredai oktató, hogy meg kellene próbálkozzunk a Hargita átrepülésével úgy, hogy Csíkszeredában landoljunk. Ez akkor még elég elérhetetlen célnak tűnt, mivel a terep

adottságait csak akkor kezdtük kiismerni. Aztán egy pár hónapra rá, már megrepültük az első távokat Szentegyházra és a Termálfürdőre (17 km légvonalban). Néha többen is mentünk távra egyszerre, de soha nem volt elég magasságom, hogy nekivágjak a Hargitának.

A tavaly nyáron HEGYI ZSOLTINAK sikerült tandemben átjutnia a Hargitán, a Tolvajos tető felett, ahol a főút is halad; de sajnos nem jutott el Csíkszeredáig, le kellett szálljon.

Térképeket bújtam, hogy hol lenne tanácsosabb a hegynek nekivágni. A terv egyre jobban körvonalazódott bennem, csak a megfelelő alkalomra vártam.

A 2005. március 26-i nap úgy indult, hogy azt mondtam, semmi repülés nem lesz belőle, még a *met.hu* is gyenge, 8-as nyugati szelet és szürke felhőzetet mutatott. A fenyédi domb alatt még azon tanakodtunk GYÖNGYÖSSY PÉTERREL,

hogy érdemes-e kimenni; végül azt mondtam, ha már eljöttünk idáig akkor menjünk ki. Velünk volt a két keresztúri barátom is, akiket én tanítottam repülni.

A tetőre kiérve világossá vált, hogy jó döntés született. A szél tökéletesnek bizonyult és a termikfejlődés is beindult. Próbából felszálltam és megvizsgáltam lehetnek-e a kezdők, aztán pár percre rá már mind a levegőben voltunk. Néha egészen legyengült a szél, ilyenkor leszálltunk, ki a tetőre, ki az aljba, attól függően, mennyire merészen távolodott éppen el a dombtól.

Három óra magasságában a tetőn üldögéltünk és szakértettünk, amikor észrevettem, hogy a fára kitűzőtt szalag egész jól kezd lobogni. Rögtön startoltam is, és rövid lejtőzés után megfogtam a „nagy” termiket.

A katlan közepén érkezett, kb. 2 m/s-os emelés volt. Eleinte túl gyengének éreztem, de benne maradtam hátha kicsi magasságot tudok szerezni. Egyre hátrébb sodort, és már láttam, hogy ha kiszállok a termikből nem érek vissza a dombra. Még mindig túl gyengének tűnt az emelés, de gondoltam most már úgyis mindegy, amíg tart, addig tekerem. És tekertem, és tekertem; néha elkaptam a szűk magját, ami 4,6-os volt, de átlagban 2-vel emelt. Nagy izgalommal követtem a variómon a magasságot és mindig azért drukoltam, hogy „csak még száz métert emelj”.

2600 m-en felhőztem be Homoród felett; amíg még láttam a földet, beálltam a Hargita irányába, aztán eltűntem a felhőben. A felhőből kiérve megpillantottam Csíkszeredát a messzi távolban. Láttam a Hargitának majdnem minden zugát, nagyon szép látványt nyújtott, ahogy fehéren és büszkén elterült előttem. Még soha nem voltam ilyen maga-



TÖRÖK ZOLTÁN

san, hogy átlássak felette. Sajnos az ég elég homályos volt, így nem láttam el túl messzire. Ráléptem a gyorsítóra, tövig nyomtam és repesztettem az előttem levő felhő felé. Amire odaértem, szétfoszlott, de szerencsémre nem messze tőle egy másik kezdett fejlődni, Szentegyháza felett. Ezzel 2300 m-ig tek-

ertem vissza, ekkor döntöttem úgy: eljött az ideje, hogy megpróbálkozzak a hegygel.

Ismét benyomtam a gyorsítót, és a Hargita-fürdőnek vettem az irányt. A tervem az volt, hogy megpróbálok még egy termiket lenyúlni a hegy oldaláról. (Eléggé furának találtam, hogy a méteres hó ellenére is vannak termikek, a távolban még termikfelhők is voltak.) Arra összpontosítottam, hogy ha bajba kerülök, akkor biztonságos helyen tudjak leszállni, valahol a Csíkszeredába tartó főút mellett. Nem lett volna szerencsés helyzet a hegyoldalban landolni az erdőben. Télen, a méteres hóban legalább egy napig tartana, amíg lejutok a hegyről. Így a hegy oldala felett repültem, de kinéztem mindig egy-egy tisztást az út mellett, ahova még elérhetek az adott magasságommal. Úgy tűnt, alig haladok előre, mégis amikor hátranéztem, már csak erdő volt mögöttem több kilométeren keresztül. Eszembe jutott, hogy a fényképezőgépet már megint otthon hagytam. Dideregtem a hidegtől, mert nem öltöztem vastagon, abban a hitben, hogy úgyse lesz nagy repülés a mai napon. Tipikus hiba mindkettő, amit gyakran elkövetek. Lestem a felhőket, de láttam, hogy kezdenek kifulladásni, én meg csak egyre süllyedek, néha 3-4 m/s-al is. Már csak egy pár km volt előttem az erdőből, és beérek a csíki medencébe.

A hegy mögé süllyedve számolnom kellett a rotorral is. Már az erdős szakasz végén voltam, amikor elkapott, dobált egy kicsit, de nem túl veszélyesen. Voltak ötös süllyedéseim, és ezt követően 2-3-as emelkedéseim. Aztán a semmiből megjelent egy madár előttem, elkezdett forogni egy termikben – és emelkedett. Odarepültem én is, és gyorsan rádolgoztam egy pár métert a magasságomra, ami végül is hasznosnak bizonyult. Ezzel beértem a csíki medencébe, átrepültem az első falut és közvetlen utána landoltam, a város határától nem messze. Mindössze egy óra és két percre tellett megtenni az utat.

Nagy örömben körbetelefonáltam a társaságot, szóltam a fiúknak, hogy jöjjenek utánam. Barac Miklós felajánlott egy overallt az első pilótának, aki megrepüli ezt a távot. Pár percre rá csengett is a telefonom és

Barac mondta, hogy keressem meg Csíkban, mert át akarja nyújtani az ajándékot. Nagyon megörültem, gyorsan leintettem egy autót, ami bevitt a központba, ahol találkoztam Baraccal. Kiszámoltuk, hogy kb. 35 km-es a táv. Nem tűnik soknak, de a terep nagyon nehéz a 20 km-es erdős szakasz és a kis szintkülönbség miatt. Barac ajánlotta, hogy egyeztessünk a csíki repülősekkel, akik jól ismerik a Gyimeseket (pl. a Sárig fivérek akik már többször átrepülték), és a következő célkitűzés az legyen, hogy ugyanezt a távot megrepülve, Csíksomlyóig folytassuk tovább a repülést a Gyimeseken keresztül. Tökéletes időben akár a száz km-t is meg lehetne repülni a nagyon nehéz domborzat felett.

A következő célkitűzésem tehát az Udvarhely (Fenyédi domb) – Csíkszereda – Gyimesek táv. Reméljük az időjárás majd közrejátsszik ennek az elérésében is. ■

# Szlovénia. Szlovénia...

**Az év úgy kezdődött el, mint tíz éve. Meghirdettem, hogy március derekán egy kis önerős túrát szerveznék a Kravavec mellé, a Júliai Alpok közeli vonulatához. Sokan lebeszéltek, hideg lesz még akkor, vagy talán még rosszabb, erős szél repülhetetlen időjárás.**

Néhányan eltökéltük, hogy akkor is megyünk, ha az idő cudar marad. Emlékeimben ott élt az otthonos társalgó a nagy cserépkályhával, amit magyarosan csak búbos kemencének hívo, és ott hevernek szanaszét az emlékeim, amelyekért évente egyszer le-leruccanak ide.

A legújabb kori társaim, a siklóernyősök minden évben szimpatikus csapattal ajándékoznak meg, az elején félek az idegenektől, azután hálás vagyok, hogy új embereket ismerhettem meg, mert igazán lakva lehet megismerni a másikat. És ez a ház itt a szlovéniai Hotemazében számomra örökre a barátság katalizátora marad. PRIMOS még porbafingó volt, amikor először itt jártunk ÉVIKÉVEL és CSIGÁVAL hármásban, mert a többi kerettag egyenként mondta le az utat a várható rossz idő miatt. Most ez a szlovén gyerek meglelt férfiember két vadóc kölöckel; az Európai Agrárszövetség szlovén képviselője, ökofermer, aki kiválóan beszél az angolt és a németet, és mindig mosolyog és mindig szeretetreméltó.

Most is az történt, hogy a leutazás előtt majd húszan mondták vissza a jelentkezésüket, volt aki az utazás reggelén. Így a két leglelkesebb újonc jelentkezőnknek nem tudtam megszervezni az utazást, mert minden kocsit megtelt korábban. A két lány azonban, nem ismervén lehetetlent, kocsit bérelt és készen állt az útra. Jegyezték meg ezt a

két nevet: RÉKA és CSILLA. Ha ők egyszer eldöntik, nincs lehetetlen.

Elkeseredve vettem tudomásul, hogy heten maradtunk, és a megmaradt helyet szívesen ajánlottam fel ÖRSÉK sícsapatának, akik között, mint később kiderült, azért volt siklóernyős is. A szállás elfoglalása után felrohantunk a hegyre és már meg is bántuk, hogy eljöttünk, mert hideg és eső fogadott, annyi, hogy az már egy hétig sem fog felszáradni. Na, gondoltam, az otthon maradtaknak volt igazuk.

A több mint tíz évvel ezelőtti gyakorlat azonban arra intett, ne ítélekze korán; emlékszem, amikor a híres hármas megalapozta ennek a háznak a magyar siklórepülésben elfoglalt helyét, akkor is esős és napsütéses napok váltogatták egymást, és a házban töltött esték – tévé és számítógép nélkül – nyugodttá és barátságossá váltak. Valahogy lelassult az idő, jutott belőle beszélgetésre is és játékra; mindenre, amit már majdnem elfelejtettünk.

Másnap térdig ért a köd. Először nem láttunk semmit, azután meg észrevettük a valamit. Elindultunk a Gozdra, ami alacsonyabb, tehát hamarabb kibukik majd a felhőből. Már jól ismerem a szlovéniai márciust: tudtam, hogy ez be fog következni, csak azt nem, hogy tizenegykor-e, vagy délután négykor. Ilyen egzakt információval a tarsolyom-

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

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

*Orane Rush, DHV 1/2 Teljesítmény, siklózárok tréningbessége. Távolpülőknél...*

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



ban határozott arcot vágtam, és felvezényeltem a népet a hegyre. Amikor elindultunk, még sejteni sem lehetett, hol van a hegy; mire felértünk, már le lehetett látni. Megnőhetett az ázsióm, a többiek azt hitték „Micsoda tapasztalat! Előre látta!” Nem ábrándítottam ki őket.

A gyenge keresztbe-szél miatt én sofőrködtem, és amikor az idő erősebbé vált a kelleténél, átköltöztünk a magasabb starthely, a Krvavec oldalára. Itt már elsőként startoltam, és a napi önfeláldozás jutalmaként sikerült a nap egyetlen termikjében 40 percet geberegnem. Mert nehéz volt, jólesett.

Este az egyik sítárs megkérdezte: és lejöttél, vagy leszálltál?

– Mi van? Lejöttél, vagy leszálltál?

Meg kellett magyaráznom, hogy ezt értelmesen, siklóernyős nyelvezettel úgy kell kérdezni: lerohadtál, vagy már

elegend lett? Mivel az embernek 40 perc után még nem lesz elege a repülésből, maradt az első verzió.

Este már csak a filmekből láttam IVÁN hibátlan startjait, aki síelés helyett inkább velünk tartott és jól járt, a két elszánt lányunkat, akik a startban is elszántak voltak, és nem maradtak elstartolatlanul.

ZSUZSIRA a starthelyen még rákérdezett egy helyi pilóta: „Are you instructor?” (Ön oktató?) Bizonyára meglepte őket a kezdőket harsányan utasító kicsi hangos lány (Felafék! Nagyfutás! Balra, Te! Jobbfék! – magyarázat: ezen a táboron a balfék szót névszói értelmezésben nem használtuk).

„Yes I am” – válaszolta Zsuzsi, ami után erősen össze kellett szedje magát, hogy mintaszerű hátszeles startot mutasson be a helyieknek.

Este filmek, nevetés, sztorik és ismerkedés. Csak a kezdőink hiányoztak, akik miatt az egészet szerveztük...

Harmadnap elsőre irány a magas, szikrázó Krvavec. A leszállóban gyenge pofaszél, gyerünk fel. Odafent vihar. Már láttam a lányok és fiúk arcán a



Oldalszél, jó kis rotoros, bonyolult start utáni hepehupa. Volt, hogy két hepe után jött egy hupa. A helyi főember azonban feljött, és azt már magam is tudtam, hogy ilyentájt Szlovéniának ez a része, ha besugárzást kap, fél kettőtől használható, néha zavaróan erős termikeket dobál felfelé, így javasoltam, hogy a pilótábbak akkor próbálkozzanak. Nekem azután sikerült lerohadnom, mert az ötpontos ellenőrzésből a zsinórzaté slaposra sikeredett, és a fékemen start után jóízűt kellett makraméznom, utána meg már nem találtam elég tág és erős

emelést. Zsuzsi 15 perccel megnyerte volna a napi időtartam kupát, ha PÖLÖS nem követi a helyi főnököt, és nem kever vele vagy félórát az égben. A gyenge idő miatt nem utaztunk vissza, délutánig mindenki kettőt csusszant a Pilisnél nagyobb szintkülönbségű Gozdról, majd hazamentünk.

Este már majdnem fáradtan néztük újra végig próbálkozásainkat, a PAPP család picijeivel meséket nézegettem, most az újkor technikája már elért ide is, van DVD, ha tévé nincs is, és számítógépen nézzük napi alakításunkat, nem úgy mint az elején...



lefagyó mosolyt, elővettem hát a tegnapelőtti biztos fellépést: irány az alacsonyabb Gozd. Nem mertem rájuk nézni; gondolom, ők meg nem mertek egy megbomlott agyú főpilótával vitatkozni. Jöttek utánam. Pedig látható volt, hogy teljesen agyavert vagyok, mert GPS-el a kezemben is eltévedtem vagy kétszer, és mentségem csak egy útfelbontás volt, a másik tévedést már nem tudtam magamról levakarni. Valahogyan mégis odaértünk, és az idő valahogyan mégiscsak repülhető volt. Pedig de szerettem volna ezen a napon inkább valahol Ausztriában síelni; mindegy, csak nem itt lenni.



... Évike most mattolta be Csiga Sanyit. „Ne haragudj Sanyi, de ATTILÁVAL mostanában elég sokat sakkozom, most jó formában vagyok.” Kopogtatnak az ajtón, LENKA, a háziasszonyunk lép be, '94-ben még nem lakott itt a kis Primos, a szülők adták ki a házat. Sajátos, de tiszta angolsággal invitál, menjünk le az étkezőbe, látja, hogy konzerveken élünk, van ott egy kis harapnivaló. Odalenn egy angol pár és MILAN, a házigazda éppen valami helyi jellegű levest talál. Az angol régi ismerős, holnap utazik haza. Meglepődik Évike tiszta kiejtésén és azon, hogy az ismeretlen magyarokkal ilyen jól lehet kommunikálni. Még nem tudok büszkélkedni Éva világbajnoki helyezéseivel, vagy Szlovéniában repült ütős hurok-rekordjával, ezek csak később fognak megszületni. Mögöttünk még csak egy közös japán vb-út van, ami Éva számára inkább kudarc,

mint siker-émlék. Most a francia Eb-re és az amerikai vb-re készülés elején vagyunk, jókedvűek, szabadok és biza-kodók...

...valami kis vihogást hallok itt közel, kinyitom a szememet és máris 11 évet öregszem. Körülöttem a lelkes kis siklóernyős csapat, akik Évike örökségén, talán maguk se tudják, milyen barátság-alapozású talajon járnak, járhatnak, egy angyal emléke nyomán ezen a hihetetlenül szép, vakító szlovéniai tájon. Felnézek, a fénykép már elkészült rólam, a szendergéselem látszik rajta, csak az a film nem látható, ami itt legbelül pergett bennem.

Mert mialatt a többiek azt hitték, aludtam, én egy röpké időutazást tettem a múltba, az emlékeim közé, amelyeket olyan szívesen osztok meg az arra méltó társakkal; azokkal, akikkel ezt a sajátos narkót, az aviatikát szívjuk évek óta. ■



19-25. oldal:  
GURIGA  
Fotók:  
TÓTH ZSUZI

## Húsvét Szlovéniában

# Márpedig ilyen hegyek nincsenek

**K**ét héttel később ismét elindultunk, új csapat – azazhogy dehogyanis új, most azokkal együtt terveztük az utazást, akik szinte már valamennyien jártak ezen a terepen, a szokásos öreg hotemazei házban. Velem a lányom vadonatúj ernyőjével, és a fiam, aki most először fogja meglátni a horizontra festett napsütötte havas csúcsokat, amelyekről ki is nyilvánítja az axiómát: „Márpedig ilyen hegyek nincsenek.”

Négy napot töltöttünk a Krvavec tövében ismét, a húsvéti idő megint csalóka volt, majdhogynem kevesebbet repültünk most, mint két héttel előtte. Érdekes, hogy minden évben hitetlen Tamások fogadnak, amikor március 15-ére túrát szervezek Szlovéniába, azután a biztosabbnak látszó húsvéti túrán mindig nagyobb a fiaskó.

Észrevettem, hogy a siklórepülők legtöbbje fél még magának is bevallani, hogy a meteorológiai információk csupán valószínűségi tényezők, és hogy a biztosat senki sem tudja előre. Nagy a kockázata egy előre szervezett túrának, és aki úgy gondolja, hogy a rendszeres túraszervezők sokat kérnek, az még maga nem bukott bele ilyen szervezésbe, talán még nem kellett sosem kockáztatnia.

Én becsülöm a siklórepülő iskolák és oktatók törekvését, hogy rendszeresen utaztatják növendékeiket, mert így lesz belőlük családtag pilóta, akik műfogorok korukra is kitartanak majd oktatójuk mellett és állandó stabil útitársként mennek majd a csapattal.

Így jártunk most mi is.

„Szalmakocsiban” utaztak repülőink, velünk voltak állandó szlovéniai sárkánykísérőink, FENYŐ és KISATI, végre



újra találkozhattunk egy nagy Kiss-CSALÁDDAL, és itt volt régi növendékünk is, aki most már pilótaként fiával együtt szeletelte a szabad eget (mert itt szabad eget szeletelni).

Húsvét hétfőn az első két napi lecsúszásos hangulatcsinálás után, eltaktikázva a napot, ide oda rohangásztunk két déli starthely között, miközben északról rohantak a felhők. Bár emlékeztem rá, hogy ez a nagy vonulat miatt itt nem jelent túl nagy veszélyt, féltettem a kicsiket és ezzel elszúrta a napjukat. Igazából ezt akkor tudtam meg, amikor a rossz döntés után visszaroohanva a reggel hűtlenül elhagyott krvaveci hegylábára a leszállóban találkoztam a legjobb szlovén sárkánypilótákkal.

FRANZ lekicsinylően nézett az ernyőmre, hiszen mi évekig együtt tekegettünk a világ versenyein. Megenyhült, amikor megtudta, hogy sárkány is van nálam, és azonnal a horvát nyílt FAI versenyre invitált. „Hányan jöttök magyarok?” érdeklődött. Jó verseny lesz, olcsó és főleg elő Eb. Nincs a világ végén, a hely ideális egy európainak.

Beszél és én már nem is figyelek rá,



csak egyre jobban érzem, hogy itt vagyok a Nagy Családban megint. Nem csak azért, mert SZALMA GABIÉK picije ugyanúgy NÓRI mint az én nagylányom, vagy mert PUZSÁR JANI volt olyan kedves és ugyanolyan nevű fiút hozott repülni, mint DÁVID fiam, na meg nem csupán azért mert a múlt heti RÉKA most itt volt Kissék csecsemő változatában (jaj de sajnáltam, hogy nem láthatta magát, hogy ezen a héten nem volt itt velünk, és más is annyira hiányzott innen). Nem a nevek, azok csak jelképezték azt a közösségbeli azonosságot, amit az a tábla jelentett, amelyre a tavalyi szlovén testvéreink felcseréltek.

Tavaly az volt rajta, hogy kötelező a sisakra ragasztani a Szlovén Szabad Repülő Szövetség éves díját igazoló matricáját. Idén egy olyan táblát találunk helyette, amelyben üdvözlnek a starthelyen, ha szükségünk lenne információra ott egy telefonszám, egyébként jó repülést kívánnak, és amennyiben gyakran járunk ide, a starthelyek karbantartásához szívesen vesznek bármilyen támogatást.

Lehet, hogy tanulnunk kellene tőlük? ■



**Pilótától  
pilótáknak...**

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





## A tökéletesség észrevehető...

...ott van előtted



**SKYWALK**  
PARAGLIDERS

[www.skywalk.info](http://www.skywalk.info)  
[www.skywalk.hu](http://www.skywalk.hu)  
[solaris@message.hu](mailto:solaris@message.hu)

Tisztelt érdeklődők, a [skywalk.hu](http://skywalk.hu) oldal jelen pillanatban még készül. Addig a [www.skywalk.info](http://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 termikezés, 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 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.



**JOIN'T, DHV 1-2, Tandem**  
Full Service, reális kompromisszumok közé illesztett, harmónikus egyensúlyú, munka és élményorientált ékszer. Hihetetlen simán emel és eresztés nélkül repülhető. Munkabírása taxizáshoz mért, erősebb belépőanyaggal, zsinórokkal. Mindkét méret csűrölhető, motorozható, akár trájkkal 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, 25 km/h

1.2 m/s

7.7 - 8.0

DHV1-2

**1770 €**

### Kantega

50, 37, 23 km/h

1,1 m/s

8 - 8.3

DHV 1-2

**1850 €**

### Trango2

56, 38, 24 km/h

1,1 m/s

9.0 - 9.3

DHV2-3

~~2198 €~~

**1950 €**



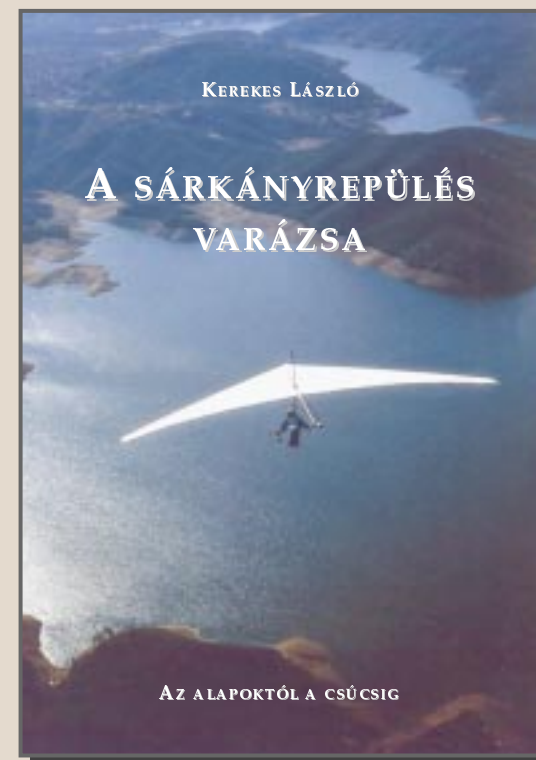
**Pálfi Béla Gábor**

E-mail: [pbg@freemail.hu](mailto:pbg@freemail.hu)

Tel./fax: 325-8305

mobil: 06-30-445-1889

# Megjelent



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







# MEGJELENT!

José Ortega

## A motoros ernyőzés kézikönyve

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

Az eddigi megrendelők listáját tartalmazó fájl egy számítógépes kiegészítő megírása, az adatok legnagyobb része elveszett. Kérjük, hogy aki már megrendelte könyvet, legyen kedves rendelni meg még egyszer a fenti elérhetőségeken.



## Nagyüzem Gyűrőn

Gyűrőn minden hétfőig nagy üzem van.

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

2.: A komolyabban érdeklődők hátra Parapower hátmotort, lejjük felé Dudek Vox ernyőt adunk, hogy megérezhessék: mi vár rájuk, ha elszánják magukat. Első próbálkozásai ingyenesek. Garantáljuk, hogy nem fognak lázni. Ha már megérték az első egyedül repülésre, előbb tandemben kóstolathatják a negyedik dimenziót, majd rádiós távirányítás mellett gyakorolhatják a fel-le szállást.

3.: A több-kevesebb rendszerességgel papírok nélkül repülő „zugpilóták” 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 hétfőig valamelyikén, küldje el elérhetőségét a ppg@vamp-air.hu-ra, vagy a 06 30 932 2937-re. Valahányszor alkalmas lesz az időjárás a motoros ernyőzésre, értesíteni fogjuk és várjuk Gyűrőn.

### Ros 125-ös motorral szerelt Back Bone hátmotorok teljes választéka készletből!

Ugyanazzal a motorral de különböző méretű kerettel és légsavarral biztonságosan repülhet kezdő, haladó sőt a tandem pilóta is. 29 lóerős motor, rőpsúlyos kupplung, levegőben újraindítható motor, 19 kg üres súly. Testsúlyáthelyezések kormányzást lehetővé tevő siklóernyős ernyőbekötés. Ugyanarra a vázra áttétől módosítás nélkül szerelhető 100, 112, 125, 130 cm-es légsavarak, ezekhez megfelelő méretű keretek. Legnagyobb teljesítmény, legkebbe üres tömeg. **2850 eurótól!**



Back Bone



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



PARAPOWER  
Az angyalok járgánya



## Bemutató!

Megérkeztek az új Parapower hátmotorok

- 4 részre szedhető keret
- Power Ignition gyújtórendszer és szétválasztó köcszínkel levegőben könnyűszemél újraindítható
- rendelhető alsó, köcszín felő és íx felő ernyőbekötéssel
- továbbra is csak beállítást megoldások
- a létező legharmonikusabb szerkezet
- 1 év garancia
- eredő árszámot van! megfontolandó

A Vamp-air termékei megtekinthetők a DiveX sportáruházban! DIVEX Sportáruház - 2040 Budaörs, Malomkő u. 7. M1/M7 autópálya közös szakaszán  
Tel.: (23) 888-695, divex@divex.hu, www.divex.hu,  
Nyitva tartás: minden nap 10.00-20.00-ig.

Megtekinthető és kipróbálható a Vamp-air-nél és Farkas Tibinél!

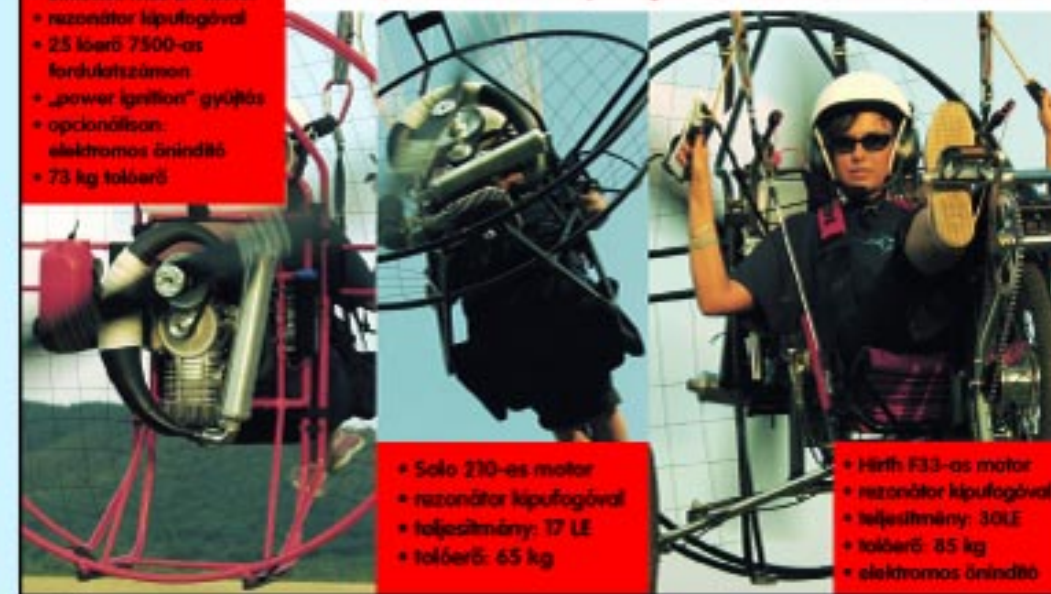
## FRESH BREEZE

POWERED PARAGLIDER

www.fresh-breeze.hu

- Simonini Mini 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 légsavár, 4 részre szedhető keret, 2700 Eurótól



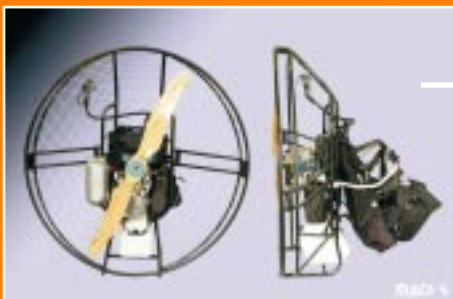
- Solo 270-es motor
- rezonátor kipufogóval
- teljesítmény: 17 LE
- tölsérő: 65 kg

- 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 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

5/2



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

**SUN GLIDERS**

-siklóernyők  
-beülő  
-mentőernyők  
-kiegészítők



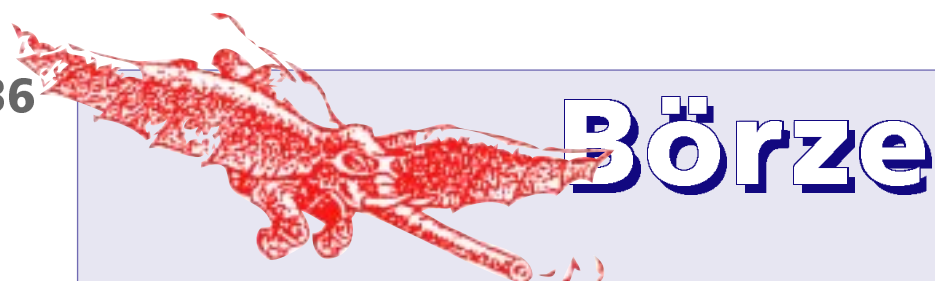
www.easyfly.hu

www.sungliders.com

telefon: 06-20-425-00-96

e-mail: info@easyfly.hu





# Börze

## Új hirdetési tarifáink

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

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

Kedves Hirdető! Kérem, hogy hirdetéseidet a megjelenés hónapjának 2-áig, e-mailen, vagy telefonon juttasd el hozzám. SMS-ben nem fogadom hirdetésedet. Fizetni a feladással párhuzamosan, normál postai befizetési csekken lehet, a következő címre küldve: **Madártoll, 1550 Budapest, Pf. 171.** A csekk „Megjegyzés” rovatába, kérlek, írd be: „hirdetés”. **Átutalással is fizethetsz, a 65100149-11301903 számlaszámra!**

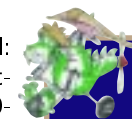
**MAGYAR BERTALAN (beric)**

E-mail: beric@index.hu

Telefon: (30) 9642-652

- Ingatlankínálat keresőrendszerrel: [www.nivoingatlan.hu](http://www.nivoingatlan.hu) Nívó Ingatlanforgalmi Szakértői Iroda 06-70-3800-323. 8200 Veszprém, Dózsa György út 25. [www.nivoingatlan.hu](http://www.nivoingatlan.hu); Balaton, Veszprém, Bakony 5/3
- Motoros sárkány pilótákat keresek bel- és külföldi utas-repültetéshez. UL A1 oktatói szakszó szükséges, angol nyelvtudás előny. Tel: (06-30) 9570-671
- Jó állapotú C18-as vitorlát vennék. Rigó Papa. Tel.: (20) 446-6590
- Kétszemélyes motoros sárkány eladó! Hódgépés trike, C15TN szárny, Rotax503 DCDI motorral. Tel.: (30) 9244-974. Takács István 3/1
- Motoros sárkányrepülő eladó! Megkímélt állapotban. Tel.: (20) 942-6691
- 3 tollú carbonszálal légcsavar eladó vagy elcserélhető CX típusú szárnyra. Tel: 06-20-925-1964 Tóth Ferenc, Pécs

**Flytec**  
**variók**  
**egyenesen a gyárból,**  
**gyári áron**  
**HEMINÉL!**  
**Tel: (20) 945-2004**



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

[www.utrebo.vnet.hu](http://www.utrebo.vnet.hu)  
[utrebo@vnet.hu](mailto:utrebo@vnet.hu)  
**20/542-61-98**

3/1

Ismét idősebbek (érettebbek) lettünk egy évvel, és ismét eljött az adóbevallás foglalatossága. Van-nak, akik a napokban adják le papírjaikat, és talán még nem késő felhívni a figyelmet a

### SÁRKÁNYREPÜLÉSÉRT ALAPÍTVÁNYRA

amely készséggel elfogadja azokat az 1%-okat, amit más fontosabb helyre nem küldtetek el. A név ne tévesszen meg, ernyősők is hasznosítják! A tavalyi propaganda hatására nőtt a befolyó összeg, és ezzel a kifizethető pénz is. Meg lehet környékezni ismerősöket is, ahogy magam is teszem. Az alapítványról minden megtudható a

[www.daidaloszw.uw.hu](http://www.daidaloszw.uw.hu)

oldalon (komplett útmutató és felajánlási lap letölthető az Aktualitások címszó alatt).

Sárkányrepülésért alapítvány  
19013907-1-42

Köszönettel:

VARGA LÁSZLÓ képviselő,  
BARÁTH ZOLTÁN ügyvezető



## 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
Minix	100 kg	használt	99	39 ezer
Charly Revolution	120 kg	használt	99	50 ezer
Minix	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)