

madártoll

A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 161. szám ■ 2006. május



GPSMAP 96C

Repülős-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, szarvkománya rakható tartó, 2 AA elem, Trip&Waypoint manager CD



**Tudjuk az utat
földön, vizen, 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, szarvkománya rakható bölcső (a mellékelt ábrán), setup CD



Hungarian Aircraft Kft. 1142 Bp. Ungvár köz 5. Tel: 061 222 3333 gps@aircraft.hu



www.garmingps.hu



APOLLO

UL AIRCRAFT „HALLEY”

E-mail: apollo@mail.datanet.hu Internet: www.halley.hu

madartoll

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

Főszerkesztő:
KEREKES LÁSZLÓ
Tel.: (20) 364-6921
E-mail: laszlo.kerekes@hmth.hu
(+Előfizetéssel kapcsolatos ügyek)

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

Tördelőszerkesztő:
IFJ. MAGYAR BERTALAN
Tel.: (20) 247-2504
E-mail.: stellar@c2.hu
(+webszerkesztés)

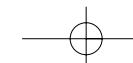
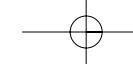
Grafika:
HEMMERT LÁSZLÓ

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

Honlap: www.madartoll.uw.hu

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

A címlapon: A cél közös: Fel a magasba!
(cikkeink a 20-23. oldalon)



Mi lesz velünk az MRSZ-ben?

Gyors és állandó változások jellemzik helyzetünket és működési feltételeinket. Az is lehet, hogy mire a nyomdából kijönnek ezek a sorok, addigra már újra megváltozott helyzetet élünk. De a kronológia miatt fontos az előzmények ismerete.

Állapot: 2006-04-28 19:35:49

„Nem tudom hogy tudjátok-e, de minimálberes alkalmazottunkat kirúgták az MRSZ-ből. A korábbi ígéret az volt, hogy az MRSZ az önállósodott Szövetség számára induló vagyont biztosít, valamint a létszámarányos sporttámagatást a működéshez biztosítja, de ezek az ígéretek a mai napig nem valósultak meg. Így jelenleg TÓTH Zsuzsi állás nélkül van és nem vehető igénybe tovább ügyeitek intézéséhez. Inkorrekt lenne ugyanis azt várni bárkinek, hogy ingyenmunkásként, a felmerülő költségeit jóvedelem nélkül fedezve továbbra is rendelkezésünkre álljon. Mint az általatok megválasztott elnök, igyekszem továbbra is az érdekeitekben eljární, de sajnos sportügyintézést az MRSZ tagdíjatitok befizetése fejében a továbbiakban az MRSZ alkalmazottaitól kell várnotok. Ők kint dolgoznak Budaörsön, munkahelyi vezetőjük MÉHÉSZ Sándor MRSZ főtitkár. Kérém, hogy amennyiben segítségre szorultok, vagy Zsuzsival kapcsolatosan elintézetlen ügyetek van, egyeztessenek vele, mert erről a helyzetről az MRSZ számunkra semmiféle értesítést nem küldött. Kérém mindenről tájékoztassákok tagjaitokat is.”

Állapot: 2006-04-28 20:04:56 #101

„A mai MRSZ elnökségi ülésen VÁRI Gyula elnök úr kijelentette, hogy mivel ő most nem lett képviselő, ezért MRSZ-ben is lemond a tisztségéről. Majd az ülés első perceiben távozott. Vele együtt Kovács Pál elnökhelyettes is lemondott. A maradék elnökség szerint Vári Gyula és az MRSZ vezetése az év eleji ígéreteit felénk nem tehette volna meg, és ezért nem kapunk az MSSZ működéshez az év elején megigért pénzből semmit. Csak a mi saját magunk által a sport és startalapba tavaly befizetett maradványösszeget kaptuk meg most áprilisban. Ebből a 2 Európabajnokság nevezési díja be van fizetve, és terheli még a Nyikom díj. Ezzel a marad-



KEREKES LÁSZLÓ

ványösszeg gyakorlatilag el is fogyott. A siklóernyős starthely pályázat idénre nagy valószínűsséggel tehát megszűnik, nem lesz miből kifizetni. Ha lesz MRSZ közgyűlés (májusban már biztos nem), és ha eljöttök (ha esik, ha fúj), és ha a mandátumtelnyükkel tudjuk érvényesíteni, akkor ezt a helyzetet még visszafordíthatjuk.”

Állapot 2006. 05. 08.

„Az MRSZ elnöksége a közgyűlést 2006. június 17-re hívta össze.”

Siklórepülő klubok! Figyelem!
Ez az az ülés, ahol
mandátumtöbbségünk alapján
érdekeinket érvényesíthetjük.
Csak küldötteitek legyenek ott!

6 Merre, meddig, hány méter?

Siklórepülővel Budapest-TMA alatt 2006-ban*

Nyakunkon a szezon. Ideje felfrissíteni a légtér-ismereteinket – inkább repülés előtt, mint esemény után! Az alábbiak közérhető formában foglalják össze a Budapest környéki légterek megértéséhez szükséges alapokat, növendékek és dörzsölt pilóták számára egyaránt. Budapest-TMA alatt sosem volt egyszerű a siklórepülők élete, ráadásul 2000 óta folyamatosan csökkennek is a repülési lehetőségeink. De legyünk pozitívak és nézzük hogyan vehetjük igénybe a még megmaradt égi területeinket.

A Budapest környéki siklórepülésre malomkőként nehezül Ferihegy egyre növekvő forgalma. A nemzetközi repülőtér érkezési és indulási útvonalai kötötték ugyan, de egy adott járat konkrét útvonala előre mégsem prognosztizálható, mert azt a légiirányítás az aktuális széliránytól és forgalmi viszonyuktól függően, a pillanatnyi körülményekhez igazodva jelöli ki.

Ferihegy forgalma egy földre állított, szabálytalan alakú tölcserben zajlik. A tölcser neve: *Budapest-TMA ellenőrzött légtér*, mérete túllóg Pest megyén. A tölcsernek a földig érő szárát *Ferihegy-CTR* légtérnek hívják, ennek alján fekszenek a kifutópályák. A tölcser tányérjának magassága a reptértől távolodva emelkedik, alatta a földfelszínig megmaradó hézag a mi „szabad repülésünk” színtere. A tölcser tányérja alatti területen a földre dobáltak néhány fix méretű, de eltérő rendeltetésű dobozt, ezeket nekünk minden el kell kerülnünk. Az egyik dobozfajtába csak külön engedélyel szabad belépni ezért korlátozott légtérnek hívják és R betűvel jelölik. Ilyen például az R1, amit akár belváros-



KARDOS ISTVÁN

nak is nevezhetnénk. Egy másik dobozfajtában minden légi-forgalom elől elzárt légtér van, a nevében a szám előtt P betű áll. Ilyen például a P2, a csillebéri atomreaktor fölötti légtér. Van két trükkös

doboz is, az A1 és A2, amik néha a helyükön vannak, máskor mintha nem is léteznének. Ezek ha működnek akkor műrepülőknek vannak fenntartva és számunkra ilyenkor ide is tilos a berepülés. Az eddigiek kívül már csak néhány különös alakú, felfújható magasságú doboz van, amiknek az a rendeltetése, hogy a repülés legősibb, motor nélküli ágának képviselői ne érezzék teljesen kisemmizve magukat. Ezeket a dobozokat G-vel jelölik és mögötte számozzák. Például a G10-et minden március 15-én felfújják 1850 méter magasságúra és csak október 15-én ereszlik le.

Most már minden tudunk, hogy megértsük a siklórepülőknek készült, http://www.galatech.hu/pg/dlr/Bp-TMA_Lat

* Utolsó módosítás: 2006. április 30.



[estMap.html](#) címről letölthető térképet. Ezen, a nekünk minden tilos területek: fehérek, a hegycsúcsokat * (csillag), a starthelyeket + jelöli. A letölthető térkép csak egy szemléltető segédanyag, nem helyettesíti a hivatalos ICAO térképet. A segédeleten hamarosan szerepelni fognak a honvédségi lőterek egyelőre nem jelölt, úgynevezett „veszélyes légterei” (Dx) amik lőgyakorlatok idején működnek. Ilyen például a D30, ami területileg egybeesik az előbb említett A2-vel. A segédelet nem ad felvilágosítást Budapest-TMA környezetének légtereiről, azaz a térképen kívül eső, a tölcser tőzegű területről. A tölcseren kívül, ahol az ICAO térkép nem jelöl légtérrel, ott úgynevezett „szabad légtér” van, ami számunkra legfeljebb 2900 méter (9500 láb) AMSL magasságig ad lehetőséget VFR repülésre. Általánosan kimondható, hogy mielőtt bárhol belekezdenénk egy

kitűzött útvonalú repülésbe, előtte nézzük meg az ICAO térképen, hogy mely légterek eshetnek utunkba. Ezen időszakos légterek aktuális működéséről indulás előtt érdeklődjünk a Repüléstájékoztató Központnál (FIC) telefonon, így például a Dx veszélyes légterekről is.

Számunkra dupla szerencse a budai hegyek megléte. Egyrészt, mert csörlő nélküli starthelyeket és kényeztető emelőtereket kínálnak, másrészt ezeknek a hegyeknek köszönhető, hogy a tölcser a budai oldalon magasabba kellett szabni mint a pestin. A hegyek nélkül a budai oldalon is be kellene érnünk jellemzően 600 méter tengerszint feletti légtérmagassággal, ami siklórepüléshez olyan kevés, mint síeléshez a vasúti töltés oldala.

A ferihegyi kifutópályák ÉNY-DK irányúak, pontosabban fogalmazva: ellen tétes végeik 130 fokra illetve 310 fokra

néznek. (A nulla fok Észak, és jobbra forgással növekszik.) A párhuzamos kifutókat a széllel szembeni fel/leszállás érdekében délies szeleknél a DK-re néző 130 fokos irányba, míg északias szeleknél a 310 fokos ÉNY-i irányba haladva használják. A nulla elhagyásával, előbbi esetben 13-as, utóbbinál 31-es pályairányról beszélünk. Tehát a forgalom a kifutókat mindenkor mindenkor belenézve a 13-as pályára, míg a leszállásnál a 31-esre.

Vannak egy reptér számára kötelező előírások. Ezek, a kényesebb manővert jelentő leszálláshoz kevésbé meredek pályát írnak elő mint a felszálláshoz, ezért adott szélirány mellett a légiirányítás a tölcsernek a felszállás pályairányába eső, legalsó részéről le tud mondani a felfújható dobozok javára. Ezt az átengedést részletes szerződésen alapuló egyeztetés előzi meg, amiben a vitorlázórepülők és a siklórepülők kijelölt koordinátorai megigénylik az illető légerteret. A térképről látható, hogy a 13-as pályairány a légtérigénylésnek sem szerepelt, mert a felfújt dobozok ilyenkor a leszállni készülő gépek útjában lehetnek. Ha az igénylés eredményes, akkor az illető doboz(okat) felfújja az egyeztetett magasságra, amik ettől már belenézve a tölcser éppen nem használt aljába. Ezt a dobozmagasító folyamatot koordinációk nevezik, a felfújható dobozokat koordinált

legtereknek. Ilyenek a Dunakeszi reptér által koordinált G20, G21, G22, G23 légierek, amik kötött szabályok szerint, reprádió kapcsolattal, csak a Dunakeszi repülésvezető engedélyével vehetők igénybe. Érdekesség, hogy a tölcser alján van egy állandó „horpadás”, a G21 és G22 légierek már alapból, koordináció nélküli belenézve Budapest-TMA 6 (a szektortérképen citromsárga) szektorába, bizonyára a Gödöllői dombság hatására. A budai oldal koordinált léterei a G2/S és G2/V. Ez két légiér ugyanazon terület fölött! Előbbi a siklórepülők (sárkányosok, siklóernyősök), utóbbit a vitorlázórepülők koordinálják.

G2/S területe fölött a tölcser alja a tengeszsinthez képest 1050 méter magasságban húzódik. (A csak a tölcser ábrázoló szektortérképen egybefüggő zöld terület). Koordináció nélküli G2/S olyan mintha nem is lenne, hiszen magassága éppen a tölcser aljáig ér, a földtől a tölcserig pedig nélküle is repülhetünk. De távrepülési szempontból kulcsfontosságú területen fekszik, mert rajta átjutni gyakorlatilag lehetetlen az 1050 méteres,



koordináció nélküli alapmagasság alatt, akár ÉK-i szélben indulunk Óbudáról a Velencei tó felé, akár NY-DNY-i szélben érkezünk a Dunántúlról a fővároshoz. Ilyenkor a G2/S-en való átjutáshoz csak a doboz felfújása segít, amit egyedül a ferihegyi légiirányítás ügyeletes csúcsvezetője (SV) engedélyezhet. Hát így jártunk, a jogszabály a döntést az egyik érdekeltek félre bízta. A doboz felfújása hiába jelenti nekünk az egyetlen átrepülési esélyt, ha a légiirányítók számára ez csak egy plusz akadály a monitoron, amit a felelősségekre bízott gépekkel ki kell kerülni. Még szerencse, hogy vannak érző szívű supervisorok, akiknek a lelkét már megérintette a motor nélküli repülés.

Hogyan repülhetek a G2/S -ben?

Először is tudni kell, hogy a többi koordinált légiérben a légiérre szabad kilátással rendelkező állandó bázisról, repülésvezető irányításával, hivatalos repülési napló vezetése mellett, állandó rádiókapcsolattal, hatóságilag előírt – áramszünetre is biztosított – 3 hónapra archivált hangrögzítéssel repülnek. Adottságaink miatt mi, siklórepülők ezeknek a feltételeknek nem tudunk eleget tenni. Az egyik választási lehetőségünk az volt, hogy „repülni nem kötelező”, addig ne is repüljünk itt, amíg az előírt feltételeket nem tudjuk teljesíteni. Partnereink (a Hungarocontrol és a PLH) érdeme, hogy az egyeztető tárgyalásokon számunkra elfogadtak egy más alapon álló rendszert, melyben a nekünk megadott légiér engedély aznap napnyugtig érvényes és az értesíthetőség hiánya miatt nem vonható vissza. Ebben a rendszerben nincs bázis, nincs repvez szolgálat, nincs kötelező, hangrögzített rádiókapcsolat. Az éremnek persze megvan a másik oldala is: ha a 13-as pályának napnyugtig esélye van akkor mi

nem kaphatunk légitér, mert esetleges pályafordításhoz nem tudnánk mindenkit lehívni és a G2/S-t kiürítve visszatartani. Egy leendő új koordinációs megállapodáshoz vannak kidolgozott jobbítási tervek, életképes ötletek. A jelenlegi rendszerben leginkább jogszabályi támogatásra szoruló kérdés: ÉK-i irányból G2/S szabályos elérése.

Nézzük, hogyan kaphatunk esélyt a kulcsfontosságú légiér átrepüléséhez, hogyan is működik a koordináció? A G2/S siklórepülő légiér az 1. ábrán látható, egész évben működik, de csak koordináció alapján igényelhető. Területén (koordináció nélküli) a maximális magasságot a TMA tölcser alja diktálja, azaz 1050 méter AMSL. Légiérrel igényelni csak a koordinátorok jogosultak. Bimbózó tekintélyünknek ártanak vele, ha ezért a légiérrel mások is telefonálgnak Ferihegyre. minden nap, mindenkor koordinátor jogosult koordinációra, de hatékonyági okokból maguk között megállapodtak dátum szerint egy ügyeleti beosztásban. A napi dátumot osszuk el hárommal és az „ügyeleti” koordinátor:

- 0 maradékú napokon CSIGA Sándor (20) 936-4507
- 1 maradéknál KARDOS István (20) 943-5456
- 2 maradéknál PERECZES Zsolt (30) 949-3662

A koordinációs folyamat lépései:

1. Igénylés: ha a meteorológiai feltételek távrepülésre alkalmasnak látszanak, akkor valamelyik koordinátor telefonon megigényli a G2/S légiér Ferihegytől.
2. Elbírálás, válasz: Supervisor azonosítja az igénylő koordinátor, majd mérlegeli, elbírája a légiér igényét és döntése meghozatala után

visszahívja a koordinátort. Pozitív válasz esetén az SV kijelöl egy kezdési időpontot és meghatároz egy magasságot az alábbi készletből:

- 4500 láb (1350 m) AMSL;
- 5500 láb (1700 m) AMSL;
- 6500 láb (2000 m) AMSL.

A légteret a kezdési időponttól napnyugtáig, legfeljebb a megadott magasságig vehetjük igénybe. A légiirányítás egyben azt garantálja, hogy általa irányított gépet nem hoz közelebb a dobozhoz mint oldalról 2.5NM (4.63 km) és föntről 500 láb (150 m). De a légtér felső határa fölött 150 méterrel már nemcsak lehet, hanem lesz is nagygépes légiforgalom! Továbbá vegyük figyelembe, hogy a mi hordozható magasságmérőink pontossága nem összemérhető a nagyvasak fedélzetén műszereivel, így akárki hibázik is, nem biztos, hogy még lesz reklamálási lehetőségünk.

3. **Közzététel:** A koordinátor bárholtartózkodik, az engedélyezett légtér adatait hivatalos közleményben azonnal közzéteszi wapos mobiltelefonjáról. A közlemény késedellem nélkül megjelenik és mindenki számára elérhető a c2 netes és wapos főoldaláról nyíló „Légtér” menüpontban.

Itt állunk meg egy köszönöt erejéig, mert LUPUS és SZABI a c2-n nemcsak helyet adtak de meg is írták ezt a korszerű, nemzetközi összehasonlításban is példa értékű tájékoztató rendszert, ami nélkül nem tudna működni a G2/S koordináció, a c2 rendszerbe épített biztonsági elemek nélkül pedig a PLH nem engedélyezte volna a működést. A koordinált magasságú G2/S légtér Hármashatárhegy és Farkashegy vitorlázórepülői természetesen ugyanúgy

használhatják mint mi. Sőt ők még repülés közben is értesülhetnek a légtér engedélyezéséről, hiszen állandó rádiókapcsolatuk van a repülésvezetőjükkel.

Tehát, ha tudni szeretnéd mi van a légtérrel, akkor először ne a koordinátorokat hív, hanem neten vagy wapon nézd meg a hivatalos közleményt. Ha látod, hogy még nincs légtér, akkor előnyös ha először az ügyeletes koordinátort hívod. A c2-n állandóan megtalálható aktuális légtér állapot követlen könyvjelzői:

interneten:
<http://www.pg.c2.hu/index.php?pid=69>

wapon:
<http://pg.c2.hu/wap/airspace.php>

G2/s koordinációjának eddigi működési tapasztala pozitív, minden alkalommal megadták a légtérét, amikor a körülmenyek lehetővé tették. A siklóernyősök bevonását a rugalmas légtérhasználatba én olyan próbaidősféle megmérgettések tekintem, melyben minden sikeresen (eseménytelenül) lezajlott koordinált légtérű nap egy kicsit tövább épít a belénk vetett bizalmat. Ne felejtsük el, hogy a PLH a szerződésre csak nehezen, és csak egy évre adott hatósági engedélyt.

Fejlesztési terv: vezető informatikustárvrepülők kiváló ötlete alapján születik majd egyszer egy automata, email alapú, értesítő szolgáltatás, melyben arról értesülhetsz, hogy a fenti közzétételi címeken változott a hivatalos közlemény. A leendő értesítési listára olyan e-mail címmel praktikus feliratkozni, aminél egy levél érkezésekor automatikus értesítést kapsz a mobilodra vagy más hordozható eszközre.

A téma ról további információk, segédletek, pl. GPS-be tölthető légtér határvonalak, GPS-be tölthető TMA területi térkép, Google Earth-ben megnézhető légtérmodellek, légitatóra berajzolt szemléltető légtérhatárok és más ér-

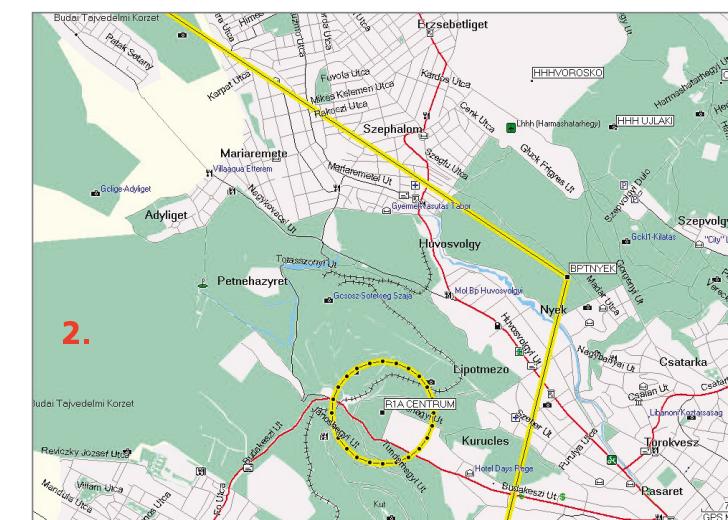
dekességek találhatók a www.galatech.hu/pg címen a Térképek menüpont alatt.

Kiemel(ked)ve Óbudáról

Minden térkép, oktatás és vizsga ellelénre a siklóernyősökkel szemben visszavisszatérően megfogalmazódott egy vág, miszerint a koordináció keretében megkapott G2/S légtér magasságát az óbudai légtérben történő kiemelkedésre is érvényesnek képzelik. Ebben a „tájékoztatlanságban” én nem hiszek, ismétlésként mégis vegyük sorra az ÉK-i szeles Óbuda starthely légtérére vonatkozó passzusokat.

Vegyük elő a TMA szektortérképet és bátran nagyítsunk rá a „+Óbuda” jelölésű starthelyre. Egyértelműen látszik, hogy a starthely a számunkra 750 méteres plafont jelentő, okkersárgával jelölt, (ún. Budapest-TMA_4) szektor alatt fekszik. Más szavakkal, a lépcsőzetes kialakítású tölcsernek a starthely fölötti darabja 750 méteren húzódik. Mivel ezen a területen nincs más légtér, a starthely környezetében mindenkor 750 méter AMLS a felső magassághatár. A starthely a tengeszint felett 450

méteren van, tehát a starthelyen lenullázott ALT2 (lánykori nevén QFE) szerint legfeljebb +300 méterig emelkedhetünk. Ennél nagyobb magasságra csak a lépcsőzetes tölcser következő lépcsőfoka alatt, a zölddel jelölt, 1050 méteres (ún. Budapest-TMA_3) szektorban emelkedhetünk. E szektor alatt található a G2/S légtér is, ami narancssárga lett a Gx légtereket kiszínezve ábrázoló siklórepülő térképen. A G2/S légtérnek az ÉK felé néző határvonala (2. ábra, sárga vonal) Nagykovácsi és a Nyéki-hegy között egybeesik TMA_3 és TMA_4 szektorok közös határával. Ez a környék legkritikusabb légi határvonala, mert ÉK-ről legfeljebb 750 méteres magasságon szabad elérni, de az átlépésével legalább 1050 méterig emelkedhetünk, sőt ha megkaptuk a légtérét, akkor még tovább, egészen G2/S érvényes koordinált magasságig: 1350, 1700 vagy 2000 méterig. Ez a határvonal a levegőből (nagy kép a 9. oldalon, sárga pöttyök) úgy azonosítható, hogy gyakorlatilag a Nyéki-hegynek a reptérrel párhuzamos gerincvonala húzódik. A Nyéki-hegy Óbuda felől nézve a reptér túloldalán látható, elnyújtott, alacsony, erdős vonulat. Mögötte, a hűvösvölgyi BKV csomópont és a Gyermekvasút végállomása már a G2/S-ben van, de a széphalmi serpentin még nincs benne! (2. ábra) A G2/S érvényes magasságát Érd vonalának eléréséig kell tartanunk, itt már a „szabad világ” kezdődik, mert a tölcser alja innentől 6500 láb/2000 méter AMLS-en húzódik (Budapest-TMA_2, kék terület).



12

Siklóernyős sport és Természetvédelem

Kerekasztal megbeszélés 2006. április 21-22. Galyatető

Rendező:
Debreceni Egyetem Környezetgazdálkodási és Környezetpolitikai Központ

Aprilis 21-én Galyatetőn került megrendezésre a Debreceni Egyetem Környezetgazdálkodási és Környezetpolitikai Központ szervezésében az első siklóernyős-természetvédő találkozó, melynek célja a természetvédelmi területeken fellépő sportolói igények kielégítési lehetőségeinek megtárgyalása volt, az összes érintett fél érdekképviseletével. A jelenlegi – sok szempontból ellentmondásos – helyzet megoldását célzó igény már abból is látszott, hogy minden meghívott (a környezetvédelmi miniszterium kivételével) megérkezett. A beszélgetés tárgyának rövid előadások adtak felvezetőt, melyek általam jegyzetelt kivonatát röviden ismertettem. Az utána kibontakozó több óras konstruktív, részletes, kompromisszumképes vita főbb pontjait és a konklúzióimat ezután olvashatjátok.

Látogatói igények és azok teljesít-



VÁSÁRHELYI
GÁBOR

hetőssége értékes természeti területeken (Debreceni Egyetem Környezetgazdálkodás és Környezetpolitikai Központ)

Dr. KARÁCSONYI Zoltán: A kilencvenes évek közepétől egyre gyorsuló ütemben nő a pénzzel és szabadidővel egyaránt rendelkező, természetbe vágyó emberek száma, ami komoly kihívást teremtett a természetvédelmi hatóságoknak, nemzeti parkoknak. Magyarország piciny, de természeti értékekben még mindig rendkívül gazdag ország, ahol az értékek védelme, a biodiverzitás megőrzése mindenél fontosabb. Ugyanakkor egyértelmű az igény a társadalom legkülönbözőbb szegmensei felől az értékes, védett területekre, és a

természetvédelmi kezelőknek komoly kihívást jelent, hogy készen álljanak ezen igények fogadására is. Az együttműködés rendkívül nehéz, mert a szabályozások elkülönültek, és nyilvánvalóan kompromisszumra van szükség minden oldalról. Nagyon fontos, hogy megismерjük a másik fél elvárásait, hogy egyesíteni tudjuk a szabályozásokat, és mindenki számára – még áldozatok árán is – elfogadható, közös megoldást tudunk találni.

KARÁCSONYI Judit: Jelen megbeszélés szeptemberben az alapja lesz egy svájci konferencián tartandó előadásnak, ahol külön szekció foglalkozik majd a természetvédelem és a természetközeli sportok kapcsolatával. A konferencia után újra összegyűlünk, hogy az addig leszűrt tapasztalatokat át tudjuk beszélni.

Siklóernyős sport és a kapcsolódó engedélyek (MÁTRAI Zoltán, Polgári Légügyi Hatóság)



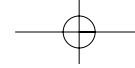
A Polgári Légügyi Hatóság nem szól bele a TV engedélyeztetésbe, mert mivel a fel- és a leszállás helye nem azonos, ezért jelenleg nem kell légiügyi engedély a starthelyekhez. A PLH csak légiügyi szakmai kérdéseket vizsgál. Emellett van a helyzetről saját vélemény is. Érdekkülönbég nyilvánvaló: a tulajdonos azt kérdi, hogy „miért repül itt?”, az ernalom pedig azt, hogy „miért nem

repülhetek itt?” Érdekes a siklóernyősök helyzete, mert „jogosítvány” kell a repüléshez, de felszerelést bárki bárhol vehet, mint egy biciklit. Ezért sok a feketéző, amivel a hatóság nehezen tud mit kezdeni. Fontos lenne ennek a visszaszorítása hatósági szigorral is és egymás szemléletének formálásával is. A siklóernyősök sok különböző megszorítás éri. Légtérünk korlátozása miatt eleve sok helyről kiszorulunk, és hegyünk sincs túl sok – ami van, az is többnyire védett. Tényleg fontos lenne, hogy találunk kompromisszumos megoldást e területeken is, hiszen a siklóernyősök is természetközeli emberek, nem akarnak ők kárt tenni a természetben.

A magyar siklóernyős sport helyzete, igénye és tapasztalatai (KEREKES László, Magyar Siklórepülő Szövetség)

Eddig sem volt eredménytelen a kapcsolat a TV és a SE között, de nyilvánvalóan mindenkinél maga felé hajlik a keze. A siklórepülés egészen új sport, ezért nehezebb a rá vonatkozó kérdésekben döntést hozni. De igény a siklórepülésre van, mert lassan tömegméreteket ölt egész Európában! Térre van szükségünk és egyértelmű jogi szabályozásra. A sport kezdetekor starthelyek még szép számban jelen voltak, ám az MHSZ megszűnésevel a számuk egyre csak csökken (magántulajdon, vadászat, TV, légterek, határásv. stb. stb.), ráadásul a jogi környezetünk is bonyolult, ellentmondásos. Ezért a legális starthelyek zsúfoltak, balesetveszélyesek, még hatalmas hegyeink (pl. Pilis) részünkről kihasználatlanok. Igényünk lenne a szabályozás egységesítése az EU-val, az egyéni felelősséggel bevezetése az „egy feketézik, mindenki bűnhődik” helyett, a légi alkalmasság és a biztosítások komolyan vétele, az

13



14

átlátható szakmai önszabályozás. TV tapasztalatok: tényleg sokan feketéznek, de a helyzet hasonlít a minden piros lámpához, amin előbb utóbb átmegyünk. Nem baj, ha egyes starthelyek tiltottak, de legyen alternatíva! Sok európai példa mutatja, hogy kevésbé fontos területen starthely nyitásával megszűnik az igény a védett területre. A nagy károkat nem mi okozzuk, és ellentmondásos egy nászályi, szársomlyói bánya mellett gyalogosan is tilos belépés. Az együttműködés reményében ajánlatunk a TV-nek közel 1500 önkéntes, akik karbantartják a starthelyeket és környéküket, a levegőből tudják figyelni az illegális tevékenységeket, pl. a szemétlerakókat, követni tudják a területek alakulását légitókkal stb.

A sportág ellentmondásos helyzete a Budai hegyekben illetve a Pilisben (PAPP Miklós, Duna-Ipoly Nemzeti Park, Pilisi tájegység)



Honvédség alatt a természet védelme szempont volt, kilencvenes évek elejétől a sportág szabadabb lett ugyan, de természetvédelmi érdekeket sérтt, ezért születtek egyre a korlátozások. Pilistető fokozottan védett terület, ahol rendkívül értékes sziklagyepek, sekély termőréteгű karszt-bokorerdők találhatók, fokozottan védett növényfajokkal, melyek legnagyobb populációja itt él. Sokan

nem tudják, hogy egy sziklagyep jóval fajgazdagabb lehet, mint egy átlagos erőd. A sekély termőréteg pedig könnyen felnyílik a taposástól, és akkor megkezdődik az erózió. Emellett komoly kárt jelentenek a fáraszállások. Fontos emlékezni az ernyő leszedésénél, hogy a fa is érték, lehet akár nagyobb is, mint az ernyő. Ha szabad lenne repülni, egy hétfévre alatt akár milliárdos kár is keletkezhetne az eszmei értékekből! Vannak olyan értékeink, amik úgymond szórakozásból nem veszélyeztethetők! Félérek madarak is költenek a térségben (pl. 1-2 pár fekete gólya, rejtőzködő életmóddal, amit nem szabad háborgatni), ritka nappali lepkék élnek pl. a sziklagyepen, és a legnagyobb gond, hogy nem tudjuk, mi mivel van összefüggésben, nem tudjuk, hogy egy adott beavatkozás milyen következményekkel jár akár máshol! Ezért kell egész területeket védeni. Ugyanakkor volt kompromisszumos kezdeményezés pl. a pilisi starthelyet illetően, de nem vált be, mert nem tartottuk be a szabályokat. Ezért jelenleg nem kívánjuk odaadni a Pilist. Kompromisszum csak szűk keretek között lehetséges. Sajnos mindenki a hegytetőre, a csúcsra vágyik, a turisták, a biciklisök, a motorosok, a siklóernyősök, a quadosok, a katonaság. Még ha mindenleg nem is okozunk akkora kárt, néhányszor lenne jogilag megmagyarázni, hogy mi miért lehetünk, ha más nem.

Siklóernyős sport a Bükki Nemzeti Park Igazgatóság területén (Bükki Nemzeti Park)

Dr. BARTHA Levente: A természet védelme alapvető fontosságú, mert véges javakat véd. Ugyanakkor nem csak egyes fajok védelme fontos, hanem akár területeké, mert az ökológiai rendszerek csak egységesen létezhettek. Magyarország TV szempontból kiemelten jó he-

lyen áll Európában. Nyugat-Európában sokkal szűkebb a TV mozgástere, ott már sokkal több minden elpusztítottak, tönkretettek. Ráadásul a magas hegyekben nem sok minden él, ott idézőjelben nincs is mit védeni. Magyarország csupán 10 százaléka védett – a siklóernyősök számára nem a TV a legnagyobb korlát! Mindazonáltal a Bükk Nemzeti Park irányutatásul szolgálhat mindenkinél, mert ott nagyon rendezett a helyzet. A Sárhegy, a Kékes védett, de repülhető, Tokaj fokozottan védett, de repülhető. Somborkor ugyan tiltott, de az egy olyan különleges erdőrezervátum, amely minden jelenlegi védeeltségi kategóriát megkapott, oda gyalog is tilos bemenni, még az őrök is elkerülik lehetőség szerint. Ami ésszerű és jogoszerű, az a BNP területén meg van adva! Mindezek mellett érdemes tudni, hogy a siklóernyőzés a TV-nek századrangú problémája, ennél jóval károsabb, súlyosabb kérdésekkel is kell foglalkoznunk (pl. útépítések, gyárak stb.), ezért sem vagyunk annyira szigorúak. Négy éve nem született bírság, büntetés, miközben az egész sportág le lehetne tiltva, annyi kihágás történt! Konkrétan versenyt is rendeztek a siklóernyősök bejelentés nélkül, illegálisan, és a jogos számonkéréskor agresszívan, durván, ellenségesen viselkedtek!

Az anyagi lehetőségek sajnos korlátoztak, de minden probléma megoldható így is. Csak az egymásra mutogatás (a siklóernyős a quadosra, az a vadászra, az a biciklisre stb.) nem vezet seholva.

A TV-nek vannak eredményei is, pl. a kerecsensólyom 40 év után újra költ nálunk. A madarakkal kapcsolatban amúgy sok a téves hit. Fontos tudni, hogy nem mindegy, hogy én megyek a madárhoz, vagy ő jön hozzám! Az, hogy egyes egyedekkel lehet együtt tekerni, nem jelenti azt, hogy minden madár szerezt minket. Vannak fontos, de félérek fajok,

melyeket igenis zavarunk fészekelési időben. A természetőrökkel: vigyázzunk az agresszív, durva viselkedéssel, mert a természetőr kb. ugyanolyan jogi kategória, mint a rendőr, azaz szinte bármihenz joga van. Fegyvere is van, bilincs is lehet nála, vagy elektromos sokkoló, ruházat átvizsgálására is jogosult stb. Összefoglalva BNP területén tehát hatból egy starthely tiltott. minden meg van adva, ami ésszerű és jogoszerű. És így se tartja be mindenki a szabályokat. Innentől nem nálunk pattog a labda!

SZUROMI László: A Bükk NP is ugyanolyan fajgazdag, mint a DINP. Mindezek mellett országosan összesen 220 fő a TV őrszolgálat! Ténylegesen a gazdagság a probléma, mert semmi nem elég az „éhes tőkénék”. Az előhelyek sajnos beszűkülnek, egyre nehezebb a működés, ugyanakkor intenzív TV kellemes Magyarországon. BNP területén nem a helyiekkel van a gond, ők betartják a szabályokat. Az ide járó, területrendet nem ismerő emberek okozzák a károkat.

Hozzájárulások, konklúzió

A hozzájárulásokban az előadókon kívül részt vettek a következők: ÁDÁM Elek (Tokaj Fly), ATKÁRI Győző (Sky Klub Győr), DOBOS Sándor (DINP), DULÁCSKA Zsolt (2SE), FRITZ Gábor (Gyöngyösi SSK), PERECZES Zsolt (ASE, SzRSz), SÁNDOR István (ASE), TÓTH Zsuzsanna (ASE, SzRSz), VÁSÁRHELYI Gábor (ASE Butterfly), ZSEMBERY András (ASE Óbuda).

Azt gondolom, hogy az előadások jól tükrözik a helyzetet, részletesen bemutatják a konfliktusforrásokat minden oldalról. A hozzájárulásokban még nagyon sok érdekes gondolat született, amelyek részletes ismertetése helyett inkább összefoglalom a számonra fontosabb elhangzott pontokat.

15

16

A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 161. szám – 2006. május

Magyarország különleges adottságokkal rendelkezik, mert itt három éghajlati viszony találkozik, melyek mindegyike hatással van az élővilágra – az így kialakult életközösségek fajgazdagsága ezért nálunk rendkívül nagy. Ugyanakkor az ember sajnos sehol nem vigyáz elégge a környezetére, és nagyobb ütemben pusztítja azt, mint amit a Föld elbír hosszú távon. Szerencsére nem tettünk még minden tönkre, és érdemes a védelemre nagy erőket koncentrálni. A Nemzeti Parkok ugyan korlátozott anyagi lehetőséggel és létszámmal, de alapvetően jó cél érdekében működnek, ráadásul több helyen nagyon kompromisszumképesek a siklóernyősök igényeit illetően (lásd BNP, BFNTP), hiszen messze nem ez számukra a legnagyobb kár okozó tevékenység!

A konfliktusok leginkább a tájékoztatás hiányára miatt keletkeznek. A siklóernyősök sokszor nincsenek tisztában a természetvédelmi kérdésekkel, a természetvédelmi alapvetésekkel, a helyi rendszabályokkal, stb. Ezen nekünk kell változtatni! A meteorológia, az aerodinamika, és egyéb hatalmas tudományágak mellett helye van természetvédelmi kérdéseknek az oktatásunkban – remélhetőleg a vizsgaanyagok ezután evvel kiegészülve lesznek majd mindenki számára kötelezők. (A TV tematikát egy rövid, de konstruktív „brainstorming” keretében el is kezdtük kidolgozni ott helyben).

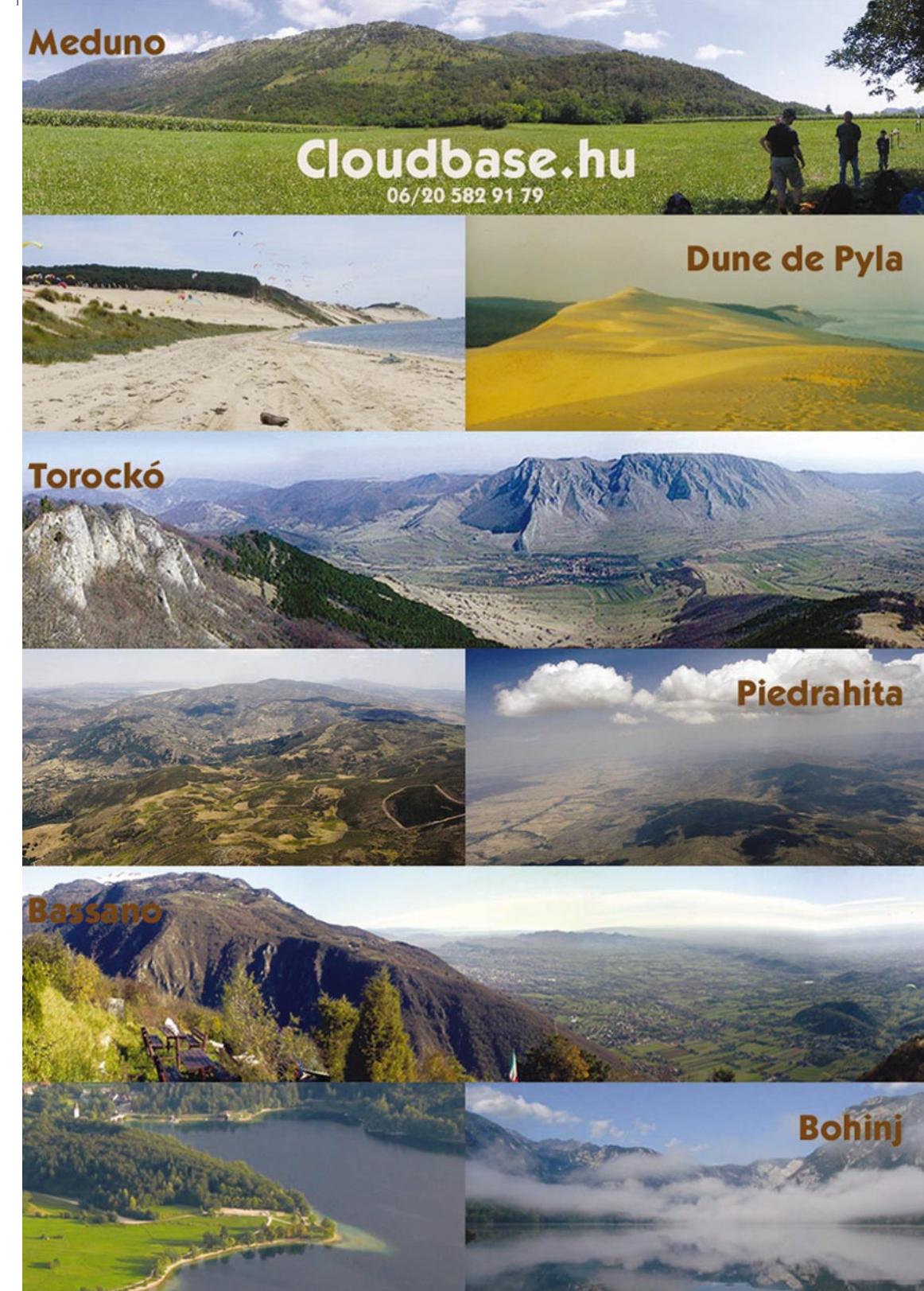
Emellett fontos a helyi szabályok ismerete, hogy az „idegenek” ne tegyék tönkre a helyi rendet. Ennek érdekében készül a MSSz új honlapján egy olyan országos starthely lista, mely hivatalos, friss, megbízható információt tartalmaz az egyes engedélyekről, tiltásokról, helyi rendről, stb. A teljes tiltás sehol nem életképes, ezt a tapasztalatok is mutatják, és mindenki egyet is értett vele, ugyanakkor további kompromisszumoknak szerintem alap feltétele,

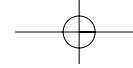
hogy úgymond a saját soraink rendezettek legyenek, hogy ne legyenek feketézők, egymást is tudjuk rendre utasítani, és anyázás helyett mindenki betartsa a szabályokat. Akik pedig megszegik, azokat keményen büntetni kell az egyéni felelősség szemléletével. Ugyanakkor tény, hogy a büntetés jelenleg nehéz feladat a hatóságok számára. A földön még nincs illegális repülés, a levegőben már nem lehet utolérni senkit, ráadásul kevés is a hatósági ellenőrzés. Ezt a helyzetet jogilag is orvosolni kell.

Összefoglalva szerintem nem olyan rossz a helyzetünk természetvédelmi szempontból, mint ahogy azt a legtöbben gondolják! A legtöbb védett starthelyünkre van engedély, sokra lehetne, de



nem vállalja egy klub se egyelőre a kezelést (pl. Bélkő, Nagyvillám, stb.), és természetesen van néhány tiltás is, melyek részben indokoltak természetvédelmi szempontból, részben a mi szabálytalanságaink miatt léptek újra életbe. Igény mindenkorral van a helyzet rendezésére, innentől leginkább rajtunk műlik, hogy építjük, vagy romboljuk-e a helyzetünket a továbbiakban, hogy terjesztjük és elfogadtatjuk-e mindenivel azt a szemléletet, mely a siklóernyőzést ténylegesen a természetközeli sportokhoz sorolja, és amely a természetvédelem számára is egy szimpatikus, segítőkész, konstruktív képet fest rólunk.





18

NÉVJEGY: WOLF HENI

Vágytam megismerni a felhők illatát

Az interjú személyesen az igazi. Szeretek leülni egy másik emberrel és elbeszélgetni, mintha csak véletlenül futottunk volna össze. Erre most nem kaptam lehetőséget, a világháló köt össze Pakssal. Nézem a világító képernyőt és lassan leütöm az első betűket:

MIKE: ... Szia, te hogyan találtál rá a repülésre?

HENI: Rengeteget álmodtam gyerekkoromban, hogy zöld dombok között, hatalmas virágzó rétek felett repülök. Sokáig álom maradt. Teljesen véletlenül történt, hogy egy kollégám megkérdezte, van-e kedvem a siklóernyőszéhez. Némi habozás után igent mondtam. Akkor azt hittem, a repülés a kiváltságosok sportja, ám a gyermekkor álmaim erősebbek voltak. Meggyőződtem, hogy olykorolykor vissza kell tért a gyerekkorba, hogy tisztán láss, mit szerettél volna iga-zán, s erőt meríteni hozzá, mivel akkor még nem befolyásolt senki és semmi. Akkor hittem el igazán, hogy tényleg repülhetek, amikor elvittek az EnAIRgy klubba jelentkezni.

Mike: Ez mikor történt?

Heni: 2001-ben. Emlékszem, szinte égtem az izgalomtól és a vágytól. A tanfolyamosok közül elsőként jelentkeztem a „halálugrásra”. CSÜLÖK volt az oktatóm és azt gondolom, hogy a legjobb kezek közé kerülttem, mert kiváló tehetsége van megosztani másokkal legjobb tudását. minden tanítványához megtalálja azt az „utat”, amin elvezeti őket a magasba. A termikelésről, lejtőzésről, a bevállalásokkal járó következményről, felelősségről rengeteget tanultam RÁCZ Balázstól is.

Mike: Utána folyamatosan repültél?

Heni: Igen, három évig, de aztán az



Név: WOLF Henriett
Születési idő: 1976 augusztus 15.
(Oroszlán)
Státus: Siklóernyő pilóta
Klub: EnAIRgy majd ASE
Szárny: Airwave Rave
– talán még tanfolyamozik :)

egyetem magasabb prioritást kapott és Pakstra költöztem. Ebben a körzetben meg nem is lehet repülni. Bár a múltkor körözött itt egy motoros siklóernyő... nem is értem...

Mike: Nem is akarod folytatni?

Heni: Dehogynem! Sokat köszönhetek ennek a sportnak. Soha nem

fogom elfelejteni micsoda örömförás volt az addig szürke kis életemben. Biztos vagyok benne, hogy a suli után folytatni fogom!

Mike: Akkor biztosan szép emlékeid vannak...

Heni: Igen, rengeteg. Például közvetlenül tanfolyam után, hivatalos növendékként az első nyáron repültem eddig legnagyobb távomat Pásztó és Kunmadaras között, 89 km-t. Már mindenki elstartolt a Nyikomról, amikor elindultam én is. Semmi másra nem figyeltem csak azon izgultam, hogy sikerüljön egyre messzebb, magasabba és magasabbra tekerni. Nagyon vágytam megismerni a felhők illatát... Az idő sokszor próbára tett. Volt, hogy 150 méterről kapaszkodtam vissza, és még a negyedkörös 0.1-et is tekertem! Megérte! Ma már tudom, milyen fenséges illatúak! Érdekes, hogy semmi nem volt nálam, se térkép, se GPS, még óra vagy telefon sem! Utólag derült ki, hogy 6-7 órát repültem! Emlékszem, az utolsó termikek egyikét VÉRTES Balázzsal együtt tekertem. Annyira megörültem a találkozásnak, hogy átkiabáltam neki; „Hé, ez az első tavom!” Nagyon boldog voltam! Délután kb. 4 órakor vége lett az időnek, kinéztem magamnak a tuti leszállót, két települést összekötő út közelében. Kezdttem hajtognatni az ernyőt, mikor jött egy motoros. Abban a vicces bőrsisakban, klasszikus motorrosszemüveggel. Kb. annyira túnhettettem neki UFO-nak, mint ő nekem. Ráadásul olyanokat kérdeztem tőle, hogy hol vagyok, mennyi az idő, és milyen messze van innen Pásztó. Nagyokat nézett. Nem tudta. Én meg örültem, mert ez azt jelentette számomra, hogy igencsak messzire jutottam. Sokára jöttek meg a többiek, és elismerő döbbenetet láttam az arcukon. Amikor hazaértem és elővettem a térképet, akkor döbbentem rá, hogy átprepült a Tisztát.



Írta:
FALUDI MIKLÓS

Másnap a „nem hivatalos magyar női szabadtávrekord” értékű távrepüléssem megjelent a Metro újságban, de máig sem tudom, hogy kinek köszönhetően.

Mike: Szerencséd volt, vagy tehetséges vagy?

Heni: minden szerénység nélkül merem állítani, hogy szerencsés és ügyes vagyok mindenben, amihez hozzáfogok. Ez csak hatványozódik a kedvemmel. Sok sportban értem el ilyen átütő sikereket mint itt, és (relatíve) gyorsan. Az igyekeztem és a szorgalmam minden segített. A kapott eredmények pedig csak fokozzák a kedvem.

Mike: Akkor biztosan versenyeztél is.

Heni: Egyszer voltam a Nyikom kupán, és elhoztam a „legeredményesebb női versenyző”-nek járó kupát.

Mike: Mit jelent számodra a repülés?

Heni: „A tökéletes kikapcsolást, ahol meghallom a letisztult gondolataimat, ahol kiénekelhetem a lelkem legbensőbb dallamait, ahol csak a magam ura vagyok, minden rajtam múlik, vagy bukik, nincs anyu vagy apu, hogy megoldja a problémákat csak én magam.” Persze ez nem kis egót sugall, de nem szabad megfeledkezni a helyes önismeret fontosságáról! Tudnod kell ki vagy és mire vagy képes ahoz, hogy ne tudjon manipulálni a média, a politika, vagy a divat! Tudni azt, hogy vannak ugyan korlátok, de ha bízunk önmagunkban, ezek könnyedén arrébb mozdíthatók.

Mike: Távlati terveid?

Heni: Az egyetem befejezése után sokat szeretnék repülni, és jó lenne megdöntené néhány rekordot, de a legfontosabb az, hogy megint tagja lehessék egy olyan csapatnak, amelyben a jókedv, az elszántság és a barátság dominál. ■

19



A cél közös: fel a magasba!

**Vontatásos képzés
Kiskunfélegyházán,
két nézőpontból**

1. Nagyszerűen megszervezett sárkányos légivontatásos képzésen vettet részt Kiskunfélegyházán.

A nagyszerűségnek csak az időjárás szeszélye tett keresztre.

A négy napra tervezett előadás és oktatómunka első napja nullára sikeredett, a második napon rövid, tömör tudattáigításra keült sor, amelyet GURIGA utánozhatatlan előadói stílussal fúszerezett és tett vidámabbá. Alkonyattájt az erős szél alábbhagyott, így a motoros sárkánypilóták meglebegtethették szárnyaikat.

A harmadik nap sikerült a legaktívabbra. Kiváló vontatópilóták (ZSANÉR, PATRON, vagy fordítva?, VINCE Jani) vontattak és vontatni tanították az erre igényt tartókat.

Vonódnai tanultak: VERES Andris, FERENCZI Miklós, HEGEDŰS Laci, RAFFAI Gyula, akik több-kevesebb, vagy nulla gyakorlattal kezdtek. Kiss Attila precíz lezállásokkal tette gazdagabbá lelkünket.

Vontatni tanultak: ALÁCS Miki



RAFFAI GYULA

(házigazda) és egy komoly csapat (vagy inkább, nagyszámú?) TAMÁSKA, ZUMI, és KOMAROMI Gábor a HH Hegyről.

Itt volt KRÁL Noémi kiváló gyalogsárkányos nő, aki 2005-ben aranyéremmel tért haza az első magyarkanizsai célraszálló versenyről.

Noémi szemezett és barátkozott a vonódás lehetőségevel amelyre FENYŐ és mások is bátorítják.

A mai napnak egy késő délutáni front és egy kitűnő őzpörkölt vetett véget. Az utóbbit Alács Miki rendezte. Az idő kitisztult, folytathattuk volna, hisz a reptér földje nem ázott át, csak „megszenetelődött”, de ahogyan, MI a pörköltet beszenteltük....

Sajnos nekem ezzel véget ért a program: a negyedik napot családomnak adtam.

Remélem nektek, többieknek hagyott még valamit a negyedik nap időjárása.

Köszönet mindenért. ■





2. Rendkívüli izgalommal várta az április utolsó hétvégét, mert még ilyet nem csináltam. Igaz az ide érkező vendégek nagy része sem. Számomra új, kihívásokkal teli, szakmailag sokat jelentő esemény következett, melyet csak kevesen művelnek az országban. Hogy miért? talán mert kihegyezetten igénybe veszi a technikát, vagy talán mert állandó odafigyelet, azonnali reakció, összpontosítást igényel az ezt művelőktől és ez nem olyan „ellaffogós, repülgetős” tevékenység.

Három telefon és némi előkészület után KEREKES Lászlónak és PETROVSZKI Zsoltnak köszönhetően tucatnyi gyalogsárkányos és motoros sárkányos pilóta töltött el egy kellemes szakmai hétvégét együtt a Kiskunfélegyházi Repülőtéren. Az ötlet Patrontól származott, miután

megismerkedtünk a félegyházi repülőtéren. A szervezést komoly tárnyalások előzték meg, amelyeket itt szó szerint idézünk:

„Mit szólnál hozzá, ha itt vontatással terkernénk egyet egy hétvégén?”

„Túltárgyalunk.”

Ezután két telefon, és már össze is állt a tábor. A repülés iránt érdeklődők már jó ideje nem láthattak a félegyházi égbolton gyalogsárkányt, és különösen ritka élmény volt a vontatásos kötelék! Az időjárás miatt a tábor nehézkesen indulhat, de másnapra a várt létszám összejött.

A két szakág – siklórepülők és ultrakönnyű repülők – képviselői együttesen készültek a nagy eseményre, melyet közel fél napos, komoly szakmai felkészítés előzött meg. A gyalogsárkány-vontatás jogi, elméleti, gyakorlati, technikai

feltételei, fogásai, végrehajtásának tematikus oktatása mellett tapasztalati jótanácsokat is kaptunk VINCE Jánostól és Zsanértől. Az elméleti képzés után tisztázódott bennem, hogy mekkora összjátékot igényel a vontatás, hiszen a kötel mind két végén lévő sportolónak éreznie kell a másik mozgását, megpróbálni azt lekövetni, korrigálni, segíteni őt, hogy a „vontatvány” elérhesse a célját – a termikelésre alkalmas magasságot a puszta közepén. Az első nap az oktatással, ismerkedéssel kezdődött és közös vacsorával végződött a repülőtéri kantinjában.

Majd jött a második nap, melynek nagy várakozással néztünk előre, vajon az időjárás engedi fogja? És igen! A földi előkészítés és technikai ellenőrzések után délután megkezdődhetett a várva várt repülés. Türelemmel és odafigyelemmel várta minden pilóta, mikor kerül rá a sor. Az előtte szállók gyakorlatából levont következetésekkel elemezve készültünk a körre.

A szél stabillá vált, a motoros sárkány kigurult, a gyalogpilóta beakasztott, combheveder bekötve, a kötel megfeszül, motor feldübörög, majd az erők hatalmas kirobbanása után játszi könnyedséggel, szinte 3-4 lépés után a gyalogsárkány a levegőben lóg, majd



ALACS MIKLÓS

elpattan a motoros is, és irány a kék égbolt!

Mindeközben a vontató teljes gázzal, orrcsőggel nyomva a trapézt vonja fel a magasba a könnyű szárnyat, mely néha azonban a körrepülő modellekhez hasonlóan fogja meg a gépet. Tükör, trapéz, tükör trapéz,

hátrafordulás, trapéz, tükör és teljes gáz... 100, 200, 300 méter, jól összejátszott fordulók, majd a motoros pilóta végre integet, amelyet a gyalogos már alig várt. Itt az idő, leoldás! A kötérlől leszabadulva a gyalogsárkány fecskéket megszégyenítő könnyedséggel és manőverekkel száll szabadon, majd föld, kitolás és lelép a levegőből.

Csodálatos látvány, teljes összhang, adrenalin és örööm. Talán ezzel lehetne leírni a történeteket. A nap végén a jól megérdemelt ózporkölt, élménybeszámolók és anekdoták. Rendkívül sok tapasztalattal és jó barátokkal lettem gazdagabb és remélem, hogy talán hagyománnyá is válhatna a rendezvény, közelebb hozva a különböző repülési technikákat, melyek egy rövid időre egymás kezét fogva, közösen valósítják meg az ember egyik ősi vágyát: meghódítani a levegőt! Jó repülést!

Ultrakönnyű repülők találkozója!

Rétság-Tolmács Repülőtér

2006. július 7–9.

www.ultalalkozo.hu

Info: 0620-394-6664

24

Hirdetési tarifáink 2006. január 1-től

Apró: 500 Ft

1/6 2500 Ft

1/3 4000 Ft

1/2 6000 Ft

1/1 10000 Ft

Borítóbel sön 25%, hátlapon 50% felár! 3 megjelenéstől 20% kedvezmény!

Kedves Hirdető! Kértem, 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 csekkben 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

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



www.madar toll.uw.hu



APOLLÓ C-17-ES SZÁRNY,
Delta Jet trike (fehér)
Rotax-582 DCDI motor,
1:2,52-es áttételel,
három tollú
Warp Drive légcavarral,
full műszerezettséggel,
egyéb felszereléssel
nagyon elegáns megjelenéssel
eladó
A tapolcai reptéren kipróbálható.
Tel: 06-20-7779-196

Motoros sárkány eladó

Motor: 582, vizes.

Szárny: C15TN.

Trike: Apollo Jet Star.

Műszerezettség: teljes.

Érdeklődni lehet:
(30) 9843-010

4/4

JetStar,
metálkék, 2 személyes trike
Rotax582 motorral,
teljes műszerezettséggel;
C15 szárnyal,
26 üzemóraval.
eladó
Tel.: (20) 9146-233

2/2

REPÜLÉS NAPJAINKBAN

Az emberiség egyik több ezeréves álma a repülés. Ma, szinte minden ember számára elérhetővé vált, mégis oly keveset tudunk rólá. A legfiatalabb, de napjaink legdinamikusan fejlődő repülős sportjának kecskeméti képviselői – a siklóernyősök – a házigazdái, az Erdei Ferenc Művelődési Központ és Művészeti Iskola támogatásával megszervezett ismertterjesztő előadássorozatnak, amelyekre szeretettel várnak minden érdeklődőt.

Május 3. 18h	Bevezetés a repülés világába: A Repülés története Hogyan repül a Repülő?	Vég Pál
Május 17. 18h	A siklóernyőzésről	Melján János
Május 31. 18h	Az ejtőernyőzésről	Markó Miklós
Június 14. 18h	A vitorlázó repülésről	Németh Zoltán
Június 28. 18h	A hőlégballonozásról	Arany Sándor
Augusztus 3. 18h	A könnyű repülőgépekről	Vég Pál
Augusztus 17. 18h	A modellező repülésről	Szklenár Emil
Szeptember 8. 18h	A katonai repülésről	Németh Zoltán

Az előadásokat a kecskeméti repülős klubok/szervezetek képviselőinek segítségével rendezzük meg:

Arany Sándor Kecskeméti Hőlégballon Sportegyesület
Markó Miklós Kecskeméti Hőlégballon Sportegyesület
Melján János Kecskeméti Siklóernyős Egyesület
Németh Zoltán Kecskemét és Vidéke Aero Club
Szklenár Emil Kecskeméti Modellező Sportkör
Vég Pál Kiskun Repülő Egyesület, Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetség
Az előadások időtartama: 2x45 perc (kb.), és kivetítő segítségével kép és videó anyagokat mutatunk be, majd lehetőség nyílik kötetlen beszélgetésekre is.
A szünetekben az aktuális témával kapcsolatos mini kiállítások tekinthetők meg.

A rendezvények díjmentesek!

25

SOLO

2200 euro

SIMONINI

2990 euro

SNAP 1002800 euro
FELSŐ BEKÖTÉS

FELSŐ BEKÖTÉS

ALSSÓ BEKÖTÉS



2200 euro



2990 euro

2800 euro
ALSSÓ BEKÖTÉS**www.PARAPOWER.HU**

Ára: 2900 euro

SNAP 100
Műszaki adatok:
Motor: kétütemű, egy/hengeres
Hengerúrtartalom: 96 cc
Sűrítési arány: 11:1
Porlasztó: 20 mm-es membrános
Gyújtás: elektromos CDI
Röpsűrűs kuplung
Áttétel: helikoidális fogaskerekess
Max. teljesítmény: 12 kW 7500 ford./percen
Tolérő: 56 kg, 90 kg pilótasúlyig optimális
Tank: 8 liter



Ára: 3630 euro

Simo TRC
Műszaki adatok:
Motor: kétütemű, egy/hengeres
Hengerúrtartalom: 200 cc
Porlasztó: Bing 32
Gyújtás: Power Ignition CDI
Speciális rezonátorkipufogó
Extraként rendelhető elektromos önlindítő
Max. teljesítmény: 16 kW 7500 ford./percen
Tolérő: 70 kg, 220 kg pilótasúlyig tandem-repülésre alkalmas
Tank: 11 liter

FRESH BREEZE
POWERED PARAGLIDER



Xcitor
Műszaki adatok:
h. x sz. x m.: 3,17 x 1,91 x 2
ürés tömeg: 168 kg
hasznos teher: 200 kg
max. felszállótömeg: 368 kg
üzemanyag: 28 l
min. sebesség: 35 km/h
manőverezősebesség: 80 km/h
max. sebesség: 85 km/h
motor: Hirth 3503
teljesítmény: 70 le 6200 ford./percen



Ára: 18 800 eurótól



Budapest és környéke:

Blaumann „Indián” Attila, tel.: 06 20 922 53 99

Kiss István, tel.: 06 20 934 05 44

Szalma Gábor, tel.: 06 30 950 74 60

Varga „Gavros” Gábor, tel.: 06 20 361 60 73

Gödöllő és környéke:

Szabó Péter, tel.: 06 20 346 60 04

Szabóné Koleszár Edina, tel.: 06 20 476 85 66

Kecskemét és környéke:

Balázs „Rasta” Róbert, tel.: 06 70 335 23 65

Szekszárd és környéke:

Bíró Bálint, tel.: 06 70 942 05 54

Debrecen és környéke:

Torkos Tamás, tel.: 06 30 985 9053

Mátra és környéke:

Farkas Tibor, tel.: 06 70 312 76 09

Gyűrű:

Szabó György, tel.: 06 30 932 29 37

www.vampair.hu

Portálunkon lehetőség van hozzászólásra, saját fotók feltöltésére, valamint apró- és a nagyobb hirdetések elhelyezésére. A motoros könnyűrepüléssel kapcsolatos hírek és aktualitások mellett megtaláljátok az Aeromagazin UL-mellékletében és a Motormadárban megjelent régebbi cikkeket is.

Farkas Tibor



Hat évig vitorlázott, ezalatt megszerezte az ezüstszorú teljesítményszintet valamint a szakszolgálati engedélyt. A vitorlázás körülmenyessége, illetve a kapacitás- és időhiány azonban egyre inkább leszűkítettek a repülési lehetőségek körét – a vágy a repülés iránt azonban nem változott.

Egyik barátja akkoriban már siklóernyőzött, és látva a repülés ezen módjának kihasználhatóságát és előnyeit, Tibi is belevágott, abban bízva, hogy kevesebb időráfordításával többet lehet majd a levegőben.

– Többször előfordult, hogy a dombon ülve – ahol most már évek óta oktatok –, és elképzeltem, ahogyan könnyed mozdulattal elemelkedek a levegőbe. Így is történt. Hirdetés útján vettettem egy kezdetleges felszerelést. Simonics

Péntén vizsgáltam, akit egy kékesi repülés során ismertem meg. Gyorsan fejlődtem, az 1999-es nemzeti bajnokságon már második lettém. Azóta már több mint 1000 órán vagyok túl.

Ahogy teltek a repüléssel töltött évek, a tapasztalattal együtt az igényeim is nőttek.

Ekkor jött az ötlet: építsünk hátimotort! Nem sokkal később ismerkedtem meg Szabó Gyurival és a Parapowerrel.

Így lett Tibi a Vampair első forgalmazója és oktatója.

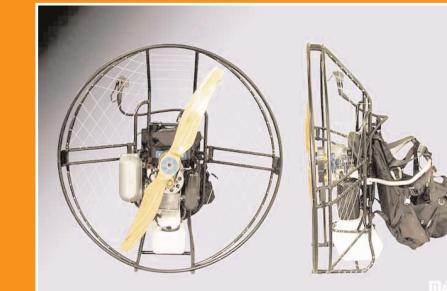
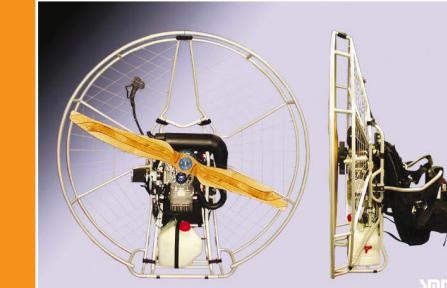
– 2000 óta oktatók segítve ézzel sokak álmanak megvalósulását, hogy átélhessék a harmadik dimenzió hihetetlen varázsát. Azán megszereztem a tandem-szakoktatói, a csörlés-szakoktatói, a hátimotor-szakoktatóna és a motoros tandem-szakoktatóna jogosítást. Motorral az évek alatt mintegy 1200 órát repültem már.

Az évek során megalakítottuk a Mátra Extrém Sportrepülő Klubot, ahol egyre több pilóta repülési háttérét tudjuk biztosítani. Sok száz embernek adtam már át a tudásomat Sokan járnak hozzánk, a Mátrába a főváros környékéről is. A helyszín nemcsak nagy repülésekre, hanem az alapok el-sajátítására is kiválóan alkalmas.

A megalapott siklóernyős-tudás pedig a motorozást is biztonságosabb teszi.



További információ: Farkas Tibor a Vampair-termékek forgalmazója
E-mail: info@vexton.hu, tel.: 06 70 312 76 09, internet: www.vexton.hu



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
- fogaskerek-áttétel
- röpsűlyos kuplung
- levegőben újraindítható
- 125 cm³-es légcavar
- 55 kg tolórő
- 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 cm³-es légcavar
- 75 kg tolórő
- Woody Valley beülő
- Súly: 25 kg
- 3290 euró

**Mach 4 árengedménnyel
Solo 210 motor**

- három részre szedhető keret
- levegőben újraindítható
- 114 cm³-es légcavar
- 53 kg tolórő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2190 euró

Végh Ernő
Telefon: 06 20 932 9004
E-mail: vegherno@mailbox.hu



1986 óta... töretlenül...

NE HALLGASS MÁSRA! SAJÁT MAGAD PRÓBÁLD KI AZ ERNYŐDET!

Miért vennél zsákbamacskát? Nálunk kipróbálhatod az ernyöket, mielőtt megveszed. A Pro-design a világ vezető siklóernyőgyártó cége, ausztriai székhellyel, csak kiváló minőségű ernyöket gyártanak, a legmodernebb anyagokból, technológiákkal. Az árak NE vezessenek félre! Nézd meg a Pro-design ernyők nyugat-európai árait, próbáld ki repülés közben, és utána ítélj!

Tavaly 2 új modellel jelentek meg, idén már megjelent az Accura és a nyár végére jelenik meg az új verseny ernyőjük. Nem tétlenkednek...

Használ ki a lehetőséget, amit kiharcoltunk Magyarországnak! Az árak csak és kizártlag Magyarországra érvényesek, a nyugat-európai piacon ezek az ernyők közel a kétszeres áron kaphatók!

	THESIS	JAZZ	ACCURA	THEMA	TITAN II	RED JOE	JAZZ-BI
DHV	DHV 1	DHV 1-2	DHV 1-2 (projekt)	DHV 1-2 kigyr. DHV2	DHV 2	-	DHV 1-2
Modell	2005	2003	2006	2005	2002	2003	2003
Siklószám	7.5-7.8	7.8-8.0	8.0-8.3	8.1-8.4	7.9-8.2	9-9.3	7.5-7.8
V _{max}	46km/h	50 km/h	50 km/h	52km/h	52 km/h	55 km/h +	44 km/h
Ár (mérertői függően)	1 159 €	1 369 €	1279 €	1 379 €	1 599 €	2 279 €	1 729 €



Bővebb információ az
info@pro-design.hu

E-mail címen,
vagy a telefonszámok
egykén:

+36 30-9219282;
+36 20-9521942;
+36 20-9455824

**Jó leszállást
 mindenkinél!**



siklóernyök

JÓ LÓRA KELL TENNI

www.gradient.cx
megújult weboldal

BRIGHT III - új DHV1
GOLDEN - DHV1/2
ASPEN II - új DHV2

AVAX XC - biztonságos versenyernyő
BIGOLDEN tandem - új DHV1/2

TAURUS - DULV hátimotorozáshoz

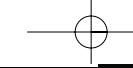
0620 9264 -251 info@airmax.hu www.airmax.hu

airmax
SIKLÓERNYŐ ÉS KITE CENTER

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

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

Ozone Rush, DHV 1/2 Teljesítmény, siklószám, trimmsebesség. Távrepülőknek...



1575 eu.

MESCAL, DHV 1, Funcruiser
Egy erényő, melyet ajánljunk tanfolyam utáni kezdőknek, főleg ha szeretne alpesi, turbulensebb körülmények között is békesen repülni, hobbirepülöknek, és kezdő hátimotorosoknak.

Teljesítménye abszolút kielégítő, specialitása a termikelés, és ugrásra készen lesi mit akarhat vajon a „pilóta-gazdi”. 6 Jet nyilása van.



1675 eu.

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 teljesítményrepülöknek.
Dinamikus, érzékeny erényő, 5 méretben kapható., 8 Jet nyilása van.



CAYENNE, DHV 2. Sportster
Az erényő mely megalapozta a cég hírnevét. Aki látta, megjegyezte. Vérbeli sport erényő, 8.5-ös átlagos siklószám, 22-38-53, szinte érthetetlen passzív és aktív biztonsággal. Igazi hátimotoros fenomén. Teljesítményorientált, akróhajlamú, aktív pilótáknak szánt deszkakemény kupola, varázslatos, finom fordulékonysággal.



2035 eu.

JOIN'T, DHV 1-2, Tandem
Full Service, reális kompromisszumok közé illesztett, harmónikus egyensúlyú, munka és élményorientált ékszer. Hihetetlen simán elemel és erőlködés nélkül repülhető. Munkabírása taxizáshoz mért, erősebb belépőanyaggal, zsinórokkal. Mindkét méret csörlhető, motorozható, akár trájkossal is. Az ára abszolút magyar. 8 Jet nyilása van.

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



Poison, 2-3
Az új kihívásokhoz

SKYWALK
PARAGLIDERS

Már kapható, 2000 eu.!
www.solarispp.hu



Termikrepülő Tábor Szlovéniában:

Tolmin-Kobarid

Június 2-ától 5-éig!

(Időpontváltozás! A pünkösd miatt egy nappal később megyünk és jövünk!)

Részvételi díj: 90 euro

Megbeszélés és videó vetítés:
május 30-án, Bp. XI. Elek u. 11.

A részletek:

- 3 éjszaka a SOCA partján lévő campingben
- Felszállítás 8-9 fős mikrobuszokkal történik, amely akar napi 2-3 felszállítást is jelenthet.
- Kiszállítás 9 fős buszokkal (fakultatív, 8000 Ft)
- Rossz idő esetén a szálláshelytől 15 km-re fekvő Bovec-ba Szlovénia leghíresebb Rafting-paradicsomába megyünk (a túra díját mindenki egyénileg fizeti),
- A kiszállítás Ford Transit 9 fős mikrobusszal történik, mely június 1-jén, csütörtök reggel 5 órakor indul a BAH-Aral benzinkútról Szlovéniába. Feltehetően 12 órára leszünk a szálláson.
- 4 repülési nap: csütörtöktől vasárnapig
- Hazaindulás június 4-én, vasárnap délután 17.30-kor.
- Motorola URH-t biztosítunk a túrára jelentkezőknek.
- Indulás előtt mindenkinél adunk térképet, illetve lehetőség van arra, hogy e-mailben képeket küldjünk a szállásról!
- Egyéb szállás lehetőségek: Apartman, komplett házbérlet, szálloda (külön kérésre)
- Hozzátartozóknak a részvételi díj: 70 euro/fő
- Jelentkezés 50 euro előleggel történik, a részvétel fontos feltétele az Atlasznál megkötött biztosítás!

Jelentkezési határidő: 2005. május 30.

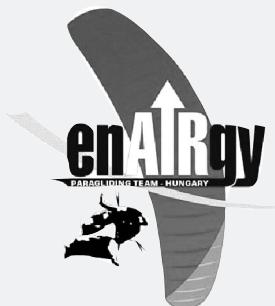


Berepülő Hátimotoros Túra

Július 1-8-ig

Budapest-Krk Adria

Részvételi díj: 350 Euro



Megbeszélés és videó vetítés
június 20-án Elek utca 11-ben

- | | |
|--------------|---|
| 1. éjszaka | Nagyréce (szállás+reggeli) |
| 2. éjszaka | Karlovac (szállás+reggeli) |
| 3-7. éjszaka | Tribaj-Crikvenica (reggeli igényelhető) |

- Földi utazás és szállítás 8-9 fős mikrobuszokkal történik, az autóbusz folyamatosan kíséri a levegőben lévőket.
- Indulás a Budaörsi reptérrel 6.30-kor szombaton
- A tenger átrepülése !!! Csónak biztosítása!
- 6 repülési nap: SZ-V-H-K-SZ-CS
- Hazaindulás jún. 8-án péntek délelőtt.
- Indulás előtt mindenkinél adunk térképet, illetve lehetőség van arra, hogy e-mailben képeket küldjünk a szállásról!
- Hozzátartozóknak a részvételi díj: 300 Euro/fő
- Követelmény: háti motor, mentőernyő, 10 l-es műanyag benzines kanna, beszerelt URH.
- Jelentkezés 50 Euro előleggel történik, a részvétel fontos feltétele az Atlasznál megkötött biztosítás!

Jelentkezési határidő: 2006. május 30.

Tel: 06-20-9458-658

Email: enairgyclub@freemail.hu

További útjaink:

Június 1-4. Szlovénia Tolmin Távrepülő tábor

Június 16-18. Szlovákia; Kralova Hola Távrepülő tábor

Július 14-16. Kalocsa, csörlőtábor

Augusztus 17-20. Bohinj I. Biztonságtechnika

Augusztus 24-27. Bohinj II. Biztonságtechnika

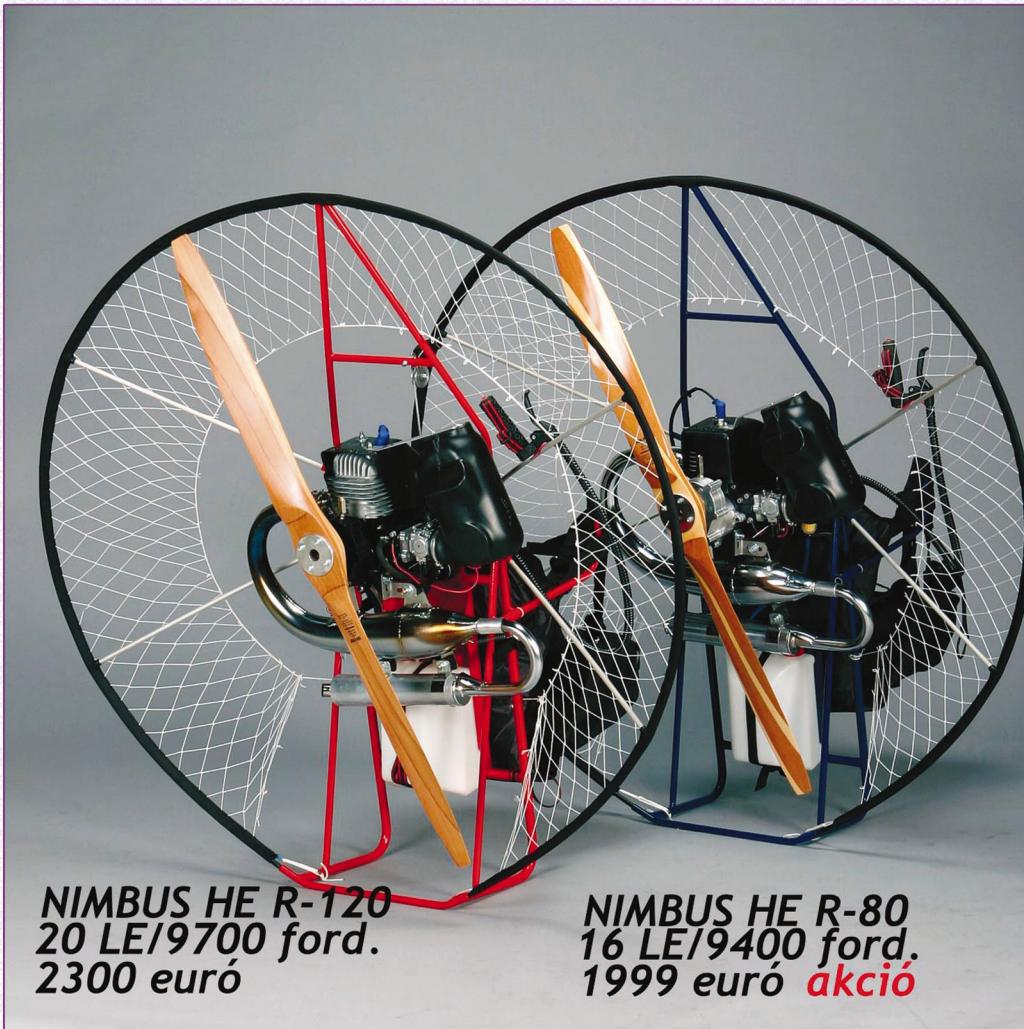
Szeptember 11-17. Olaszország Feltre-Marmolada Távrepülő tábor

Október 9-15. Bulgária, Sopot Távrepülő tábor

December 3-18. Dél-Afrika

HOR-PROP

Falégsavarok és *NIMBUS* hátimotorok gyártása



**NIMBUS HE R-120
20 LE/9700 ford.
2300 euro**

**NIMBUS HE R-80
16 LE/9400 ford.
1999 euro *akció***

www.hor-prop.com E-mail: hor-prop@hor-prop.com
Tel.: 00-421-47-438-1136 Mobil: 00-421-905-134-305