

# madártoll

A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 155. szám ■ 2005. november





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





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

**Főszerkesztő: KERESKES LÁSZLÓ**

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: laszlo.kerekas@hmth.hu

**Szerkesztő, tipográfus:**

**MAGYAR BERTALAN**

Tel.: (30) 9642-652

E-mail: beric@index.hu

**Grafika: HEMMERT LÁSZLÓ**

**Nyomda: Press + Print Kft.**

Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.

Vezető: TÓTH IMRE

**Hirdetésfelvétel: Magyar Bertalan**

Tel.: (30) 9642-652; (28) 514-791

E-mail: beric@index.hu

**Előfizetéssel kapcsolatos ügyek:**

**KERESKES LÁSZLÓ.** Tel.: (20) 364-6921

**Új! honlap: <http://bercik.uw.hu>**

**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: A Dolomitokban**

**Fotó: TÓTH ZSUZSI**

## MEGHÍVÓ

**A Magyar Repülő Szövetség Elnöksége, 2005. november 10-i ülésén hozott határozata alapján az MRSZ 2005. évi rendes Közgyűlését összehívja.**



Helyszín:

**Budapest, VIII. Múzeum u. 7.**

**Időpont: 2005. december 11. 10:00**

**Az Alapszabályban rögzített feltételeknek megfelelően, 2005. január 31-ig 2853 sportolói tagdíjbefizetés érkezett a szövetséghez.**

Vitorlázó repülés:	876 fő
Motoros általános repülés:	40 fő
Műrepülés:	10 fő
Ejtőernyőzés	517 fő
Motoros könnyűrepülés	199 fő
<b>Siklórepülés</b>	<b>70 fő (sárkány)</b>
	<b>932 fő (siklóernyő)</b>
Ballonrepülés	209 fő
<b>Összesen:</b>	<b>2853 fő</b>

Kérlek - hogy a jogosultság igazolása céljából - a megbízólevelet hivatalos, írásos formában a közgyűlésre hozzatok magatokkal (név, születési adatok).

### A tervezett napirendi pontok a következők:

1. Elnöki beszámoló
2. MRSZ 2005. évi pénzügyi tájékoztatója
3. 2006. évi költségvetési tervezet tájékoztatója
4. Alapszabály korrekció, éves tagdíj megállapítása
5. Egyebek

Sportbaráti üdvözléssel:

**MÉHÉSZ SÁNDOR SK.**  
főtitkár



Magyar Repülő Szövetség - Alapítva: 1910

1138 Budapest, Dagály u. 11.

Levélcím: 2042 Budaörs 2. Pf. 8.

Tel: 249-9757; Fax: 248-1979

Email: [aeroclub@aeroclub.hu](mailto:aeroclub@aeroclub.hu);

Web: <http://www.aeroclub.hu>

Bankszámla szám: 11613008-00192400-13000002;



## MEGBÍZÓLEVÉL

A ..... Klub (sportegyesület)  
 MEGBÍZZA név: .....  
 (szül: ..... hely, .....év, .... hó, .....nap  
 anyja neve .....),

hogy a repülőklubot (sport egyesületet) a Magyar Repülő Szövetség közgyűlésén és szakbizottságában küldöttként teljes joggal képviselje.

.....Repülő Klub (sport egyesület) adatai:  
 Címe: .....  
 Telefon: .....  
 Fax: .....  
 E-mail: .....  
 Elnök neve: .....  
 Klub titkár: .....  
 Szakosztályvezető: .....  
 Szakmai vezető: .....

Ezen MEGBÍZÓLEVÉL visszavonásig érvényes.

Budapest, 2005. ....,.....

P.h.

.....  
 elnök

.....  
 szakosztályv.

# Jegyzőkönyv

## A Szabad Repülők Szövetsége

### 2005. november 12-ei közgyűléséről

**Az ülés helyszíne:** Az MRSZ oktatóterme, Budapest, Dagály utca 11.  
**Időpontja:** 15 órától

**Tagok közül jelen:** az Amatőr SE képviselőjében: BAKOS ERIKA. Az Airborne SE képviselőjében: TÓTH ZSUZSANNA. A Kettő SE képviselőjében: KÁTAI PÉTER. A Pilisi SE képviselőjében: NAGY RICHÁRD. A Budai SE képviselőjében: BAGI ZSOLT. A Gödöllői SE képviselőjében: LÁNYI ALADÁR. A Sky Club Győr képviselőjében: ATKÁRI GYÖZŐ. **Nem képviseltette magát:** az UFO SE, valamint a Tokaj Fly SE. **9 mandátumból jelen van 7, a közgyűlés határozatképes.**

#### Napirendi pontok:

Levezető elnök megválasztása (KEREKES LÁSZLÓ), jegyzőkönyvvezető megválasztása (TÓTH ZSUZSANNA) Nyílt szavazással egyhangúlag elfogadva

**Új felvételre jelentkező tagszervezetek tagfelvételének eldöntése:** Tagfelvételre jelentkezett a Pannónia Solaris SE; továbbá a Cumulus SE. Felvételüket a jelenlévő tagság nyílt szavazással egyhangúlag elfogadta.

**Alapszabály módosítása** (mellékelve a megtárgyalt és módosított alapszabály)

**Új elnökség választása:** Az új felvett tagokkal együtt a közgyűlés a korábban megválasztott személyek helyett vagy mellé nem kíván új tagokat felvenni az elnökségbe.

**Kapcsolat az újonnan alakult Magyar Siklórepülő Szövetséggel:** A Szabad Repülők Szövetsége alapfel-

adatai értelmében támogatja a Magyar Siklórepülő Szövetség törekvéseit és szakmai tevékenységét egyeztetni az új szövetséggel. A starthelyek támogatását az MRSZ tagdíj befizetésével és a repülőszövetségi tagság népszerűsítésével látjuk megvalósíthatónak, a nagy létszámú MRSZ tagság fejében a Magyar Siklórepülő Szövetség számára járó Nemzeti Sport Szövetségi normatívátámogatás összegéből.

**2006-os működés feltételei, tagdíj és nyilvántartási díj:** 2006-ra a Szabad Repülők Szövetsége nem változtatta meg tagdíja összegét (**tagszervezetként 4000 Ft**). Mind a Szabad Repülők Szövetsége tagszervezeteinek tagjai, mind a Szövetségen kívüli tagszervezetek siklórepülő tagjai számára a Szövetségbe bejelentett légijárművek nyilvántartási díja egy üléses siklórepülő esetén 4000 Ft/légijármű/év, két üléses siklórepülő esetén 6000 Ft/légijármű/év, a vizsgázott személyek után befizetendő díj 4000 Ft/fő/év. Ennek fejében a Szabad Repülők Szövetsége biztosítja az egyéni üzemeltetéshez szükséges következő feltételeket: a jogszabályokban előírt kötelező felelősségbiztosítást; a közös starthelyek használatára jogosult pilóták nyilvántartásba vételét; a légijárművek nyilvántartásba vételét.

A képzéshez egységes tematika folyamatos karbantartását, az oktatók továbbképzését és jogosításuk nyilvántartását; a légialkalmasság vizsgáló személyzet továbbképzését és megbízatásokat; a Siklórepülő Biztonsági szolgáltatást; az MRSZ felé a tagdíj befizetését. ■

# Kommentár

**Sziasztok! Próbálom érthetően, és röviden összefoglalni, mi történt azon a szombaton 10 és 17 óra között.**

Első gyűlésezés a Magyar Siklórepülő Szövetség alakuló ülése volt. PEREC előkészített egy alapszabály tervezetet, ami végig lett rágva pontonként, többhelyütt módosítgatva. Pl. beleírtam GURIGAVAL:

„Alapelv: Repülésre alkalmas időben közgyűlést tartani tilos”. Meg lett határozva, ki, milyen feltételek mellett hívhat össze

rendes és rendkívüli közgyűlést, az éves költségvetést a közgyűlésnek kell elfogadnia, leendő számvizsgáló-ellenőrző bizottság lett megválasztva, elnök feladatai, jogkörei, közgyűlés feladatai, jogkörei, klubok mandátum viszonyai tisztázva lettek benne stb. Megválasztottuk a következő tisztségviselőket, 5 évre:

#### elnök:

KERÉKES LÁSZLÓ (Guriga, ASE, sárkány-ernyő)

#### elnökségi tagok:

- ATKÁRI GYÖZŐ (Győr, ernyő),
- BUZÁDI GYURI BÁCSI (Pécs, sárkány),
- PERECZES ZSOLT (ernyő),
- ZSEMBERI ANDRÁS (ernyő)

#### Ellenőrző bizottság elnöke:

- FERENCI MIKLÓS (szakáll, nagy bajusz)

#### Ellenőrző bizottsági tagok:

- BAKOS ERIKA (aki könyvelő),
- KARDOS ISTVÁN (Kacsa, aki az Óbudai légtér tárgyalásokat vitte a HungaroControllal).

Fegyelmi bizottságot az idő előrehaladta miatt most nem választottunk. Az



DULÁCSKA ZSOLT

alakuló ülésen elfogadott alapszabályt, minden egyéb papírral be fogják nyújtani a cégbíróshoz, hogy az egyesületet bejegyezzék. Biztos lesz hiánypótlási felszólítás, ami miatt alapszabályt javítani-fejleszteni kell majd, módosítási szükségesség. Ez szintén az alakuló egyesület közgyűlésének feladata lesz. Tehát elég

maid akkor a közgyűlésnek fegyelmi bizottságot választani. Addig felkérésre az MRSZ Siklórepülő Szakág fegyelmi bizottsága járhat el. Persze, amíg nincs cégbíróshoz bejegyezve az új egyesület, addig se adószáma, se bankszámlája, se működése nincs még. Mikorra lesz bejegyzett, működő egyesület, az a magasságos cégbíróshoz múlik.

Namost. Ez a megalakított, és majdan bejegyzendő egyesület az MRSZ Siklórepülő Szakág jogutódjaként alakult. Azaz örökölni (és az elnökség feladata is kibokszolni) az MRSZ által az 1500 körüli bejegyzett sportoló után járó cca 4 milliós sport-állami támogatást. (Ezt 2005-ben az MRSZ elfelejtette átadni a Siklórepülő Szakágnak, bár állambácsitól befolyt). Hogy jókedvéből, vagy az APEH inkasszó miatt, nem tudom. Tehát az új szövetségnek ez jogutódként jár. Valamint örökölni a VÁRI GYULA MRSZ elnök által tavaly, a Múzeum u-i ingatlan árbevételből felosztandó, a siklóernyősökre szánt 10 milliót. (Királyfi, te még hiszel a mesékben?) Lényeg: ha kibokszolja az elnökség az évi 4 milliót,

akkor az pl. fordítható starthely alapba. Kellene starthelyeket is vásárolni... (Pl. az egri egyesület meg akarja venni a helyi Önkormányzati tulajdonú, és most felparcellázott EGED DK-DNY-i starthelyet, ami nem rossz gondolat.)

A jelenlegi MRSZ elképzelés szerint (ami tavaly májusi MRSZ közgyűlésen Vári Gyula által elő lett terjesztve némi korlátozással, és el is lett fogadva) a szakágak önálló jogi személyiséggé alakulhatnak, s ernyőszervezetük, aki összefogja őket, s pl. FAI felé képviseli, na az marad az MRSZ. Az önállóság hatékonyabb működést, hatékonyabb érdek/légtér/starthely védelmet (nem kell egy kimenő levél Vári Gyula elnöki aláírására 3 hónapot várni...) átláthatóbb gazdálkodású lehet (éves költségvetés, közgyűlés által elfogadandó, éves költségvetési beszámoló, nincs 80 milliós köztartozás, APEH inkasszó stb.)

Ennek a szövetségnek tagjai KLUBOK lehetnek. Guriga megküldött beszámolója alapján láthattatok, mely klubok voltak jelen, kik alapították az új szövetséget. (per pillanat jelen volt küldöttei által 15 klub). Ez az új szövetség főleg a sportügyeket viszi majd, és jelenleg úgy tűnik, a starthelyekkel kapcsolatos dolgokat intézi (sportlétesítmények kezelése, pl. starthelyalap).

Következő gyűlésezés szünet után ott helyben a Szabad Repülők Szövetsége közgyűlése volt. Tagjai szintén klubok lehetnek. Ennek a „privát” szövetségnek szombatig 10 klub volt a tagja. Ott helyben ez 12-re bővült, belépett az Indián (Pannónia Soláris RE, kb. 75 fő), és a Cumulus SE (10 fő). Azaz jelenleg 12 klub a tagja. Itt minden tag-klubnak 1 db mandátuma van. Azaz a 2SE is 1 fővel szavazhat.

Elnök: DR. PETRÁNYI GYÖZÖ, főtítkár: Kerekes László (Guriga), gazd.vez: TÓTH IBOLYA.

Elsőként Guriga lezavarta s megszavaztuk azokat az alapszabály módosításokat, amelyek reagálnak a Magyar Siklórepülő Szövetség megalakulására, és az üzemeltetési feladatokra. 2006-ra ugyanis az SzRSz végzi az „üzemeletetést” (nyilvántartás, képzés, műszaki vez. jogosítások stb., magyarán mindaz, ami eddig is Guriga/Zsuzsi temérdek munkája biztosított.) Itt jegyzem meg, hogy jelen állapot szerint Guriga munkaviszonya az MRSZ-ben november 1-ével megszűnt. A közgyűlésnek tehát meg kellett szavaznia az üzemeltetési feladatokhoz kapcsolódó alapszabály módosításokat.

Következőkben a jövő évi fizetnivalók lettek bemutatva, megtárgyalva. Tehát a jelen terv szerint (amit módosíthat a biztosítókkal való tárgyalás, és az MRSZ jövődől közgyűlésén elfogadandó tagdíj) a helyzet a következő:

Felelősségbiztosítás (ebben benne van terv szerint a lábról induló sárkány és ernyő, lábról induló segédmotoros ernyő, lábról induló segédmotoros sárkány, kerékről (trájk) induló segédmotoros ernyő. Ezeknél eddig nem volt felelősségbiztosítási esemény. A kerékről induló trájkos motoros sárkánnyal gond van, mert ott már komolyabb káresemények előfordultak.)

1 ember, 1 fh ernyő: 4000 Ft

1 ember, 2 fh tandem: 6000 Ft

Nyilvántartás, BISz (Biztonsági Szolgálat), IPPI kártya (külföldi örömprepüléshez), és ahhoz való évenkénti tagság és felelősségbiztosítás érvényesítés (Rating Card), MRSZ tagsági díj: 1 fő-re: 4000 Ft (az MRSZ tagság jelenlegi szükségessége: ekkor lesz 1500 siklóernyős tagja az MRSZ-nek, ami magával vonja a nemzeti sporttámogatásból való 4 milliós támogatás jogalapját. Ha ez bejön, nem kell növelni az általunk befizetendő starthely alapot.

Valamint súlyunk és 33 százalék fölötti szavazatunk van az MRSZ-ben (4 milliós támogatás kiboxolása, tagdíjból való részesedés kifizetése a Szakág jogutódjának a Magyar Siklórepülő Szövetségnek – pl. az a rész, amit eddig az MRSZ elvett/megkapott üzemeltetés címen). **Azaz 1 fő+1 fh-es szóló ernyő után fizetendő summa a legalitáshoz: 4+4=8000 Ft. Ez jogosít legális örömprepülésre itthon és külföldön.**

Ha valaki itthon és/vagy külföldön versenyezni szeretne, akkor ezen felül kell FAI licenszet váltania az MRSZ-től. Ez előzetes számítások szerint (FAI-nak fizetendő taksa összevetve az összes repülő versenyzővel, köztük a cca 200 siklóernyős versenyző) ki kell hogy jöjjön 3000 Ft-ból. (Itt is fontos az MRSZ közgyűlésén való 33 százalék fölötti siklóernyős mandátumszám ÉS részvétel, az ő 2006-os költségvetésükben ennek megszavazása).

Tehát ha valaki csak örömprepül itthon és külföldön: 4+4= 8ezer Ft

Ha vki ehhez még versenyez is: 4+4+3= 11ezer Ft. Ez pedig annyi, mint a 2005-ös befizetendő minden díj volt MRSZ felé.

Namost ehhez jön, ugyanúgy mint 2005-ben az adott klubban való éves tagsági díj.

Tehát ezek a tervek. Attól tud ugyanannyi lenni 2006-ban is (az összes díj, ha mindez biztosítás, tagdíjak tekintetében megvalósul), mert az üzemeltetési tevékenység olcsóbb a Guriga féle Szabad Repülők Szövetségben, mint az MRSZ-ben volt.

Nahát, röviden ennyi. A továbbiakat meglátjuk. Úgy tűnik, van néhány fontosnak tűnő gyűlésezés, ahol fontos, hogy éljünk is a mandátumaink biztosított szavazati súlyunkkal. Gondolom, hasonlóan fontos lehet – bár kispárna oda

vsz nem árt – az MRSZ eljövendő közgyűlésén való megjelenés, ahol az (anyag) érdekeinket is a 33 százalék fölötti szavazati jogunkkal érvényesíthessük.

**ui.1.:** Hogy miért lett most 2 szövetségünk alakítva? Ezt ne tőlem kérdezzétek. Mert az MRSZ Sikl. Szakág okt. 15-én Perc által összehívott gyűlése azt szavazta meg, hogy ne a Szabad Repülők Szövetségébe lépjen át a teljes szakág, hanem MRSZ felé kapcsolatot biztosító, és pénz tekintetében örökségi jogokat biztosító jogutódlás legyen. Üzemeltetni meg jelen állás szerint tud az MRSZ drágábban, és a Szabad Repülők Szövetségébe olcsóbban. (valamint nem marad ott az MRSZ-ben ember, aki a Guriga féle siklóernyős teljes aktahalmot kiismerné, kezelné....) Messze távlatban, ha letisztulnak a dolgok, és minden belezökken az új kerékvágásba, az sem elképzelhetetlen, hogy idővel ez a duplikát szövetség összeolvad majd..... :))

De lehet, hogy úgy összevesznek, hogy még.... :(((

Bár, jelenleg egyiknek elnöke a Guriga, másinak főtítkára a Guriga, ezért remélem – bár láthatóan egyre fáradtabb – nem vész össze saját magával tartósan.... Mindenesetre az egész átalakulás és különválás önálló jogi személyiségű szövetséggé úgy lett megtervezve, hogy mindez a klubok működését ne befolyásolja, illetve a klubtag pilótákat különösképpen ne érintse. Azaz vki klubtag: mennyi az éves taksa, hol kell befizetni, osztán van legalitás. És reméljük, több érdeképviselet és érdekérvényesítés starthelyek és légterek dolgában.

**ui.2.:** Bár igyekeztem fölfogni, mi történik körülöttem, ha valamit mégis félreértettem volna, akkor majd kiderül az ellenkezője... ■

# Szakág, demokrácia: deficit

**Egy hibát vagy mulasztást általában annak alapján szoktunk megítélni, hogy milyen súlyos következménye lett. De ha onnan is nézzük, hogy milyen kevés erőfeszítéssel (mondjuk, egy-két kattintással) elkerülhető lett volna, akkor azt is tekinthetjük nagy hibának, amiből - legalábbis első ránézésre - nem lett katasztrófa. Erre a sóványa bölcsességre akkor jöttem rá, amikor a szakági küldöttgyűlésre próbáltam felkészülni. A próbálkozás - csakúgy, mint a gyűlésen való részvételem - eredménytelen volt. Ennek okairól szeretnék itt beszámolni.**

Tulajdonképpen járhattam volna még rosszabbul is, például úgy, mint azok a sporttársaim, akiket nem képviselt ott senki. Ők nagyjából 600-an vannak (a szakág 43 százaléka). Lehet köztük olyan, akit nem is érdekel, meg olyan is lehet, akit érdekel, de ő illetve a képviselője mégis inkább repülni ment. Csakhogy sokan vannak olyanok is, akik egyszerűen nem hallottak a gyűlésről, vagy hallottak, de az régen volt, és megfedkeztek róla. Egyetlen e-mail a nyílt levelezőlistára édeskevés egy szakági gyűlés beharangozására (bár még mindig több, mint az idei két MRSz-közügyűlés 3 fordulója előtt és után elküldött nulla darab szakbizottsági híradás).

A demokráciának – még ennek a csúnyán lebutított verzióinak, a képviseleti demokráciának is – sokkal több kritériuma van, mint hogy megválaszthatjuk a vezetőinket. Szükséges volna például az, hogy a vezetők rendszeresen tájékoztassák tevékenységükről a tagságot. Szükséges volna az is, hogy ha valaki észrevételt, javaslatot tesz, azt ne dorongolják le visszakézből, gondolkodás nélkül. Az nem érvényes hozzáállás,



MEZEI BALINT

hogy ott a hivatalos honlap, aki akarja, megnézheti. Ha tehát valaki felveti, hogy kevés hírverés volt a gyűlésről, akkor a szakbizottságnak azt kellene mondania, hogy hmm-hmm, mi azt gondoltuk, ennyi elég, de lássuk csak, mit is lehetne itt csinálni. Ha egy lélegzetvételi gondolkodás alatt nem jut eszükbe semmi, akkor addigra biztosan lesz a tagságból valaki, aki kiötli, hogy nem egyszer kéne írni e-mailt, hanem többször. Ha erre a szakbizottság azt mondja, hogy nekünk arra nincsen időnk, akkor be lehet vonni a munkába másokat is, lesz rá jelentkező. Ha mégse lesz, akkor legalább a vezetők megtették, ami tőlük tellett.

De most érek oda, hogy én miért nem tudtam felkészülni a küldöttgyűlésre. A szervezet (jó esetben közösség) tagjai „közhatalmukat” csak a küldöttek útján gyakorolhatják (lásd fent: lebutított verzió). A küldötteknek tehát a gyűlés előtt meg kellene beszélniük az őket delegálókkal a napirendre kerülő kérdéseket, hogy az együtt kialakított álláspontot képviselhessék. Erre pedig csak akkor lenne lehetőség, ha a tagság

előzetes, részletes, alapos tájékoztatást kapna minden lényeges kérdéssről. Egy kicsit sarkítva azt mondhatjuk, hogy magán a gyűlésen már nem lenne szabad semmilyen ténynek kiderülnie, mert a küldöttek kapásból esetleg meg sem értik a fontosságát, az összefüggéseit, nem tudják ellenőrizni az információ hitelességét és főleg nem tudják megbeszélni a tagsággal. (A gyűlés az érvelés, árnyalás, megvitatás helye lenne, nem a tények ismertetésé.) Szóval ilyen előzetes tájékoztatásra bizony nem került sor. A tagság egésze semmilyen tájékoztatást nem kapott, pedig abban az egyetlen nyílt listára küldött e-mailben még írta is a szakbizottság, hogy majd küldenek tájékoztatókat.

Én személy szerint nemcsak azoknál jártam ám jobban, akiket senki nem képviselt, hanem azoknál is, akik csak a nyílt listát olvassák. A tagság egészével szemben ugyanis azok a szerencsések, akik olvassák a szakvezetői listát is, valamivel többet megtudtak, vázlatosan összefoglalva a következőket: GYURI BÁCSI aug. 25-én felvetette a tagság előzetes és tárgyilagos tájékoztatásának szükségességét, és felsorolt 5 fontos konkrét kérdést. Szept. 7-én nehezményezte, hogy senki nem válaszol. Ugyanezen a napon GURIGA részletesen leírta a Szabad Repülők Szövetségének elképzeléseit (MRSz-beli problémák, önálló üzemeltetés, sportági kérdések csak a szakág esetleges felkérésére). 9-én Gyuri bácsi rögzítette, hogy az 5-ből 3 kérdésre még mindig nincs válasz, és nehezményezte, hogy a szakbizottság többi tagja nem szól hozzá. Végül 14-én írt PEREC (ez megjelent a *Madártoll*-ban is), ő nem tér ki a Gyuri bácsi illetve Guriga által leírtakra, inkább személyes oldalról közelíti meg a dolgokat, azt feszegeti, hogy az SzRSz Guriga kezdeményezésére jött létre, az ingatlanvagyon

említi és a lehetőségek számát kettőre szűkíti: vagy a Szabad Repülők Szövetsége vagy a Siklórepülő Szövetség. (A szakvezetői listára ment ezeken kívül okt. 9-én az előzetes napirend is, és 13-án, két nappal a gyűlés előtt, némi infó a betöltendő tisztségekről az MRSz jogászának közlése alapján.)

Ezeket csak azért sorolom itt fel, hogy érzékeltessem: még a szakvezetői listára elküldött anyagok ismerete is nagyon kevés volt a felelős döntéshez, és a küldöttek nagy részéhez még ennyi sem jutott el, a teljes tagságról nem is beszélve.

A küldöttgyűlésen való részvételemet pedig azért tartom eredménytelennek, mert ott tudtam meg, hogy az MRSz nem veszi fel tagként fel az SzRSz-t. Nem tudtam megbeszélni ezt az engem delegálókkal, és nem tudtam ellenőrizni, hogy ez jogszerű-e. Látva az MRSz-jogász képmutató grimaszait, vállvonogatását, amikor erről volt szó, csak azt tudom gondolni, hogy az MRSz-ben egyszerűen elszabotálják az SzRSz felvételét. Ezzel pedig megfosztanak bennünket attól, hogy mérlegelhessük és magunk dönthessük el: építünk-e egy új szervezetet, vagy megpróbáljuk belakni, a magunk szükségleteire formálni azt, amit mások már felépítettek és felkínálnak nekünk. (A jogász egyébként a gyűlésen halovány kísérletet se tett arra, hogy elfogulatlanak mutakozzék. Az elfogultság önmagában nem bűn, de elfogult, egyoldalú tájékoztatás alapján fontos döntést hozni, az bűn.)

Konklúzióm: A vezetőinktől több erőfeszítést kérek annak érdekében, hogy legalább nagyjából demokratikusan működünk és legalább a sorskérdésekben körültekintően döntsünk. Máskülönben lehet, hogy legközelebb üléshez helyett még többen mennek inkább repülni. ■



# A siklóernyő a legbiztonságosabb közlekedési eszköz

**Érdekes dolog ez. Hiszen ezt a hülye is tudja! Mégis mindig mindenkinek bizonyítani kell, hogy miért is tartom igaznak a címben említett állítást.**

**Elemzés 1.:** A gépkocsi négy kérréssel az úton áll. Állítólag 30 vezett órával már megtanítanak arra, hogyan közlekedjek vele biztonságosan. Namármost: négy és háromnegyed év múlva attól a dátumtól, amikor letettem a gépjárművezetői vizsgát, a vizsgát követő 0 kilométer vezetési gyakorlattal is beülhetek az autóba. Jogosult vagyok vele a csúcsforgalomba is behajtani. Nul-la gyakorlattal. És nem sértek vele szabályt. Maximum pár gyalogost, néhány kerékpárost és a közlekedésben részt vevő egyéb társaim idegeit.

A siklóernyős sok napos gyakorlás után szerez „jogosítványt”. Ha huzamosabb ideig nem repül, képesítése visszaminősül, és nem repülhet önállóan. A tanuló 3 hónap kihagyás után is köteles újra kezdeni, a pilóta fél év kihagyás után mehet újvizsgáznai. Ha nem teszi, szabályt sért. Ha ezt nem tudja, jogosulatlan a repülésre. Tehát a képzési rendszert, ha betartjuk, fenntartja a biztonságos adó gyakorlottságot. A gépjármű-képzési rendszer pedig nem!

**Elemzés 2.:** A gépkocsival a jégre megy, megcsúszik. Előfordulhat, ugye? Mi a teendő? Külön kell begyakorolni, ha



GURIGA

nincs meg a gyakorlat (az extra tudás), menthetetlenül ott a baleset. Elengedni a kormányt, ki hallott még ilyet?

Az ernyő, ha turbulenciába kerül, becsukódik. Engedd fel a féket, ne nyúlj bele, megoldja. Ilyet hallottál már motorral, autóval, vagy bármi mással kapcsolatban?

**Elemzés 3.:** „Öreg, szerintem most ne repülj!” „Miért?” „Mert ez az idő nem neked való! Várd meg, amíg megnyugszik az idő, akkor élvezni fogod.”

Ilyen szöveget hallottam már a starthelyen. Az autópályán ez így hangzik.

„Uram, ön nem tud vezetni!” „Pofád befogd!!!” „Ja, bocsánat, nem akartam megsérteni” (befelé, halkan: „felőlem meg is dögölhetsz...”)

A fenti három eset, bár csak a képzelet szüleménye, ha valaki mégis magára ismerne, az csak a véletlen műve. De ha valaki felismeri, hogy ilyen feltételek között a siklóernyő valóban a legbiztonságosabb közlekedési eszköz, akkor talán megszűnik ennek a sportágnak a vesszőfutása hazánkban. ■

# Tisztelt Főti Fő Környezetvédő!

**S**zerencsétlen és szármalmas az a mód, ahogyan és akik ellen a természeteket véditek. Nagyon sok éve siklóernyőzőm; és a magam és társaim részéről is visszautasítom azt, hogy a siklóernyőzést a crossmotorral és a quaddal azonos kategóriában, természetromboló elemként tartjátok nemkívánatosnak a főti Somlyó-hegyen. Erőlködéseitek a természet erőivel szemben bolhaszellentésnyi próbálkozás egy viharban: megőrizni olyan természeti elemeket, amelyeknek fenn- és megmaradását nálatok sokkal nagyobb erő – a természet – fogja eldönteni.

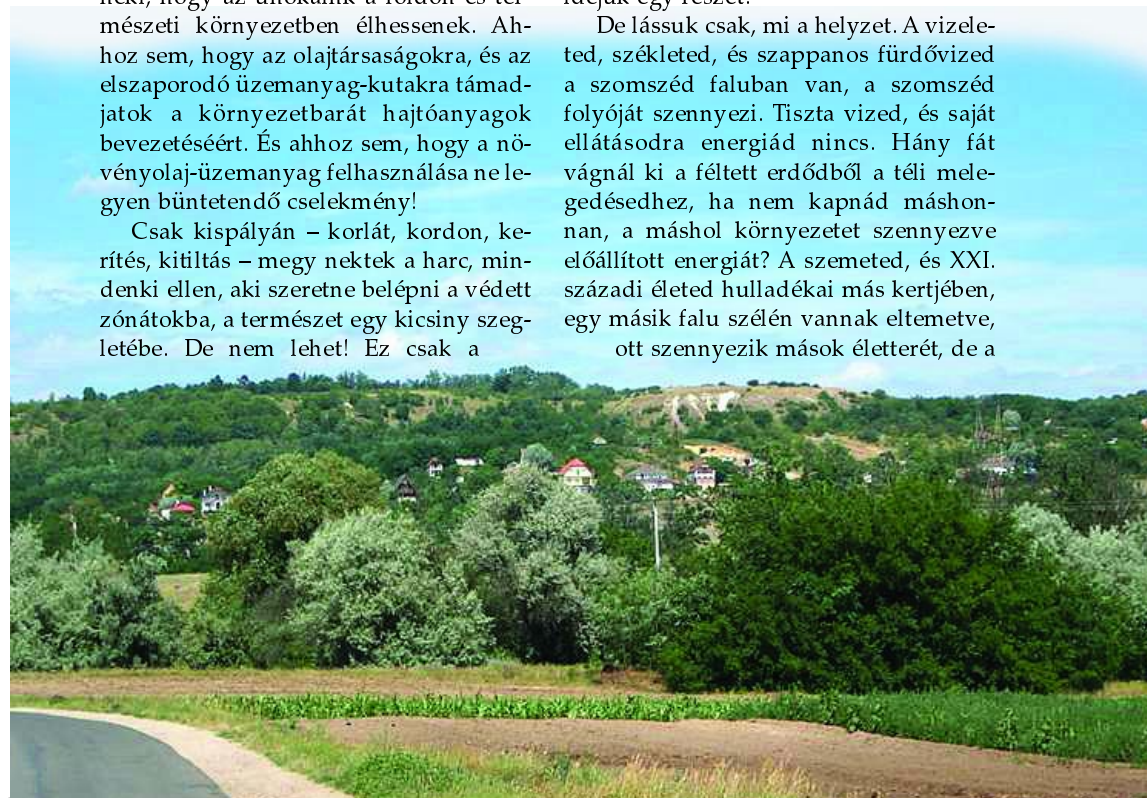
Ahhoz nem vagytok eléggé bátrak, hogy a multinacionális cégeknek esetek neki; hogy az unokáink a földön és természeti környezetben élhessenek. Ahhoz sem, hogy az olajtársaságokra, és az elszaporodó üzemanyag-kutakra támadjatok a környezetbarát hajtóanyagok bevezetéséért. És ahhoz sem, hogy a növényolaj-üzemanyag felhasználása ne legyen büntetendő cselekmény!

Csak kispályán – korlát, kordon, kerítés, kitiltás – megy nektek a harc, mindenki ellen, aki szeretne belépni a védett zónátokba, a természet egy kicsiny szegletébe. De nem lehet! Ez csak a

TIÉTEK! Árulhattok majd belépőt, parkolási jegyet, behajtási engedélyt és Coca-Cola reklámfelületet, mert azt hiszitek, a tiétek. Ti döntitek el majd, hogyan aknázzátok ki, és hogyan teszitek tönkre a FÖLD egy darabját – s még a természet érdekeire hivatkozva.

Ti nem környezetvédők vagytok, hanem a környezet egy darabjának önjelölt kisajátítói. A környezet érdekeire hivatkozva tulajdonítjátok el az emberiségtől a közös kincsünket. Védni nem tudjátok, mert az igazi káros folyamatokat nem tudjátok megállítani, ezért kell a kordon és az ellenségkép, a támadás minden olyan emberrel szemben, akik szívesen töltenék a természetben szabadidejük egy részét.

De lássuk csak, mi a helyzet. A vizeled, székleled, és szappanos fürdővized a szomszéd faluban van, a szomszéd folyóját szennyezi. Tiszta vized, és saját ellátásodra energiád nincs. Hány fát vágnál ki a féltett erdőből a téli melegedésedhez, ha nem kapnád máshonnan, a máshol környezetet szennyezve előállított energiát? A szemeted, és XXI. századi életed hulladékai más kertjében, egy másik falu szélén vannak eltemetve, ott szennyezik mások életterét, de a



TE kerted végébe senki a lábát nem teheti!

Zárjátok, kerítsétek le a Földet, de a természet, aminek nevében garázdálkodtok meg fogja mutatni, hogy ki az úr. Feltéve, ha addig nem adjátok el lakóparknak!

Amit Ti csináltok, az természetvédelmi diktatúra.

Egypár, de mégis túl sok elvakult, önző ember védi sajátjaként a közös értékeket. Ez pedig nem más, mint a közös értékek eltulajdonítása, hatalom gyakorlása a terület értéke fölött. A hatalmat érezni biztosan jó érzés, csak mulandó, mint ahogy az oly féltett fői növény-társulásotok is, amelyet föl fog zabálni a gaz és a galagonya.

Sajnálom, hogy a növénymentő „Nagy Galagonya Akció”-tok weboldalára siklóernyőről csak távolról készített lesifotó került. Ha lenne kapcsolatunk, szívesen adtam volna olyat, ami bemutatja a siklóernyőzés szépségét, természetközelségét – olyat, amit a kétdimenziós, elvakult, „pótcselekvés-hatalommámoros” zöldfajta el sem tud képzelni.

Védjétek a siklóernyősöktől a hegyeket, és majd mások tönkreteszik azt. Ne velünk együtt, hanem ellenünk is védjétek azt a természetet amelyet Mi is féltünk, amire Mi is vigyázunk.

De remélem, a természet túléli elvakult védőinek tevékenységét!

Összinté sajnálattal egy kitiltott siklóernyős, aki még soha sem bántotta a természetet

#### És itt a másik „főnök”-nek írt levél:

Tisztelt Uram! Mérheterlenül felháborodtam a fői Somlyó-hegyi siklóernyős tevékenység környezetkárosító besorolásán, amellyel annak a cross-



SZABÓ ERNŐ

motorral egyenértékű környezetkárosító hatást tulajdonítanak. Web-oldalukon tovább nézelődve, meglepődve olvastam, hogy Önök Budapestről, a főváros dzsungeléből védik bőszen a fői természetet. Önök igazán ismerhetik a helyi környezetvédelmi célokat, vagy ha helyben mégsem tudnák azt, Önök biztosan tudnak segíteni majd abban is, hogy majd rendőr

vigyázzon a galagonyabokrok garázda túlbujánzó élettér nyeresére. A „természet frontján” dúló háborúba, galagonyabokrok irtására félrevezetett iskolás gyermekeket felhasználni tisztességtelen eljárásnak tartom, mert velük olyan munkát végeztetnek, ami nem nekik való. Levelemet az egyoldalúan öncélú, elvakultan emberiségellenes szemléletükkel és megnyilvánulásukkal szembeni tiltakozásként írtam, mellyel kapcsolatban ezúton is ki kívánom fejezni egyet nem értésemet. Örömmel venném, ha levelemet továbbítaná a Pilis-hegyi betonbunkeres, tarvágós, magyarhusángos DINP-nak; Főt Somlyó-hegyi növény-társulásos környezetvédőinek; a Vác Naszály-hegyi murvazúzalékos, felrobbantjuk a madarakat, Göncöl Alapítványnak; a Bükk-hegység katonai légtér megengedő, demásott nem repülhet-álkörnyezetvédőinek; az Apc-Somlyó-hegyi árvalányhajas, állatgyilkos, mélyhűtladás vadásztársaságnak; a Bér-hegyi lőtér-lövöldözős, benetteddalabad környezetvédőinek; a csákvári reptéri betonon pározó madáreledel-pockokat védő madár- és környezetvédőinek; a Jakab-hegy „elbontottuk a fél hegyet, de te nem mehetsz oda!” környezetvédőinek; és a többi területek illetékes környezetvédelmi önkényurainak.

SZABÓ ERNŐ, HOMO SAPIENS  
mint környezetvédelmi közellenség

# A repülés: kultúra

## Előadások a szabad repülőknek

2005 őszétől szerdánként „A repülés kultúra” címmel továbbképzést kezdtünk az MRSZ megújult oktatótermében (Budapest XIII., Dagály utca 11. II. emelet) amelyet a Szabad Repülők Szövetségének kérésére az Óbuda Siklóernyős Iskola oktatói és növendékei alakítottak vissza oktatásra alkalmas helyiséggé. A szakmai előadássorozatot egyaránt a kezdő és haladó siklórepülők számára tartjuk.

A termet délután 6 körül nyitjuk, a szervezett előadásokat este 7-től kezdjük és alkalmanként egy kétszer 50 perces témát dolgozunk fel. Az előadások után mód van kötetlen beszélgetésre, vagy eszmecserékre.

### A hátralévő előadások tervezett programja:

December 7. **SIKLÓERNYŐS MIKULÁS**

December 14. **A McReady-elv**

(meghívtuk az idei oktatói képzés legszínvonalasabb vizsgázóját, KISS ATTILÁT, hogy ismételje meg vizsgaelőadását nekünk is)

December 21. **Karácsonyi előzetes**

Reméljük, hogy az előadássorozat minden résztvevő számára hasznos és élvezetes lesz. Az előadások mindenki számára nyíltak és díjmentesek.

Szeretettel várunk minden kedves érdeklődőt!

**Szabad Repülők Szövetsége**





# Zoli utolsó útja

A két hátiputi most szállt fel előttem. Tudom, hogy nyugodtan követhetem őket, mert amikor ezt a formációt elgyakoroltuk, kipróbáltam többször is, mennyire zavaró a háti-motor légszavarszele. Szinte rezzenéstelenül repülök át rajta. Talán melléhúztam, s azért nem ráz, talán valami metafizikus erő most visszaveri a zavaró légáramokat...

Amikor felszálltunk, még lassan sötétedett az ég, most meg mintha tisztulna újra, talán fentről most nyílik valami kapu, talán egy halvány fénylétra felé közelítünk most csendesen.

Csendesen.

Bár bög a motor, mégsem halom a hangját. Mögöttem ül, utolsó felszállását végezve velem, ZOLI. Vele beszélgetek csendesen.

Valahogy elhanyagoltam az utolsó három évben a beteglátogatásokat, alig-alig találkoztunk, hiszen csak rám volt bízva a mozgás – Zoli félresikerült műtétje miatt már nem tudott önállóan közlekedni. Bár, ami-

kor én voltam ágyhoz kötve, ha tolókosiban is, de meglátogattam. Valahogyan mindig húzzuk, halasztjuk szereteteinkkel a kapcsolattartás rendszerességét megtartani. Mindig közbejön ez, az; majd holnap megyek. És ma mindig annak a holnapnak a tegnapiját éljük.

Kapjuk az E-mail üzeneteket, ne várd meg az elmúlást, mert bánni fogod, amikor már nem lesz több lehetőség találkozni Vele. Van, aki továbbküldi pár barátjának, van, aki rezignáltan, sokadszor is törli a jelentésében devalválódott mondatokat. Magam is a mókuskerekesekek indokával holnapra tolom azt, amit még ma kellene megtennem.

Ezt most már semmiképp sem odázhatom el. Zoli utoljára még megkért: repüljek vele utolsó útján, ezt nem utasíthatom vissza.

A két ernyő most magasabban száll, látod Zoli, milyen gyönyörűek a színeik. Milyen szép innen, még az opálos fényben is átnézni az oly sokszor látott Óbuda-lejtőre, alatta a lustán dombra heveredő villahal-

mokkal. Nézd Zoli, odalent alszik a hatalmas tüskés gyík, a Csúcs-hegy, nézd, ebből a perspektívából látszik csak igazán. Megdöntöm a gépem óvatosan, hogy most kikukkanthass.

Lassan beérjük az ernyőket. Szétnyílnak előttünk, jelzik mozgásukkal, hogy előre engednek minket. Menjünk hát az

Óbudai lejtő felé, amíg lassan el nem úszunk közöttük.

Megérkeztünk a búcsú helyszínére.

Itt vagyunk, Zoli.

Odalent, látod, mennyien eljöttek, hogy elköszönjenek? Talán mindenkiben ugyanaz a lelkifurdalás zakatol, mint most bennem. Örökké csillogó szemedbe nem tudunk már belenézni, hogy azt mond hassuk: tarts ki Zoli, fogunk még együtt repülni. Rajtam kívül ezt már senki sem mondhatja el. Egy-egy virágot, mécseset még letehetünk emléktáblád párkányára, de a szemed már nem lesz itt velünk.

Leállítom a motort, most hal-

lom csak, hogy mekkora lett a csend. Lassan, a fák felett elszórjuk a virágszirmokat, közöttük lelked ránk bízott maradványait. Most már biztonságban vagyunk. Újra valaki ott van körülöttünk a végtelen térben, aki vigyázza szárnyainkat, aki közülünk való.

A gyászolók felfelé néznek, mintha látnák a fénylétrát, amelyen most már felfelé kapaszkodsz, tőlünk lassan-lassan távolodva. Távolodunk mi is, akik most utoljára veled repültünk. Mögöttem szipogást sejtek. Magamban pedig azt érzem, ha eljön az idő, én is itt, a barátunk mellett szeretnék utolsó utamra szállni.

Klézli Zoli, nyugodj békében!



NÉVJEGY: PÁLFI BÉLA GÁBOR

# Gombóc Artúr, az aránysas

**Gombóc oktató-jelölteket vizsgáztat. Türelmesen várok, de megéri: néhány tanulságos előadás után, egy kellemes hangulatú beszélgetés a jutalmam, s a végeredmény egy új interjú.**

**MIKE:** Mikor érintett meg a repülés, mióta repülsz?

**GOMBÓC:** Siklóernyővel nagyon régóta. 1986-ban sielést oktattam Ausztriában, és ott láttam olyan ejtőernyősöket, akik „nem szálltak le”. A következő nyáron CSURILLA GYULA, KASTÉLY SÁNDOR és még néhány ejtőernyős elkezdett itthon is repülni. Sikertült hozzájuk csapódnom. ZOLIKA már varrt siklóernyőket (nagy, szögletes, 12 csatornás jószágokat) és azokkal repültünk. Különleges élmény volt, mert mindent magunknak kellett kitalálni. Kesztyűlőcön a föld fölött egy méterrel siklottunk le, és kb. hatvannal csapódtunk a leszállóba. A tudatlanok bátorságával repültünk. Nekem nagy szerencsém volt, mert a siklóernyőzésen kívül, több sport magyarországi születésénél is jelen lehettem. Az elsők között kezdtem el versenyszerűen tollaslabdázni, és abszolút az első ötben szörfözni. Ausztriában sem ismerték még a snowboardot, mikor elkezdtem. Nem engedtek fel velem a csákányos liften!

**MIKE:** Akkor nem is haladtál túl nagy léptekkel...

**GOMBÓC:** Már volt 140-150 startom, mikor először fölmentünk Óbudára. Nagyon sok jót kaptunk a sárkányosoktól. Sokat segítettek, és nagyon kevesen voltak azok, akik féltették a légtérrel meg miegymástólunk. Még nem létezett a mai értelemben vett környezetvédelem!

36 starthelyen repülhettünk, és senki nem zavart el! Ennek ma már csak töredéke maradt, a légtérünk pedig elenyésző.

**MIKE:** Az eddig hallottak alapján bizonyára vannak kellemetlen emlékeid is...

**GOMBÓC:** Kezdetben egy csúcsernyő annyit tudott, mint ma egy DHV 1-2-es, viszont a legtrikább esetben volt folyamatosan nyitva. Ha csak az egyharmada csukott el, azzal az ember már nem is nagyon törődött. Minden egyes repülés egy adrenalin-túra volt. A törökországi első légijátékokon estem két nagyot, és utána haza is jöttem. Az első 2800-ról indult, és 4-500 métert estem zsákesésben, de mikor kijöttem belőle még mindig olyan magasan voltam, mint Magyarországon ritkán. A második viszont 400-ról indult és csak 50 méteren sikerült befejeznem, ami nagyon kevés. Én testnevelő tanár vagyok. Mióta az eszemet tudom, sporttal foglalkozom. Nekem a sport mindig egy szentély volt, és a szentély nem szólhat a halálfélelemről. Úgy gondolom, hogy az akkor egy nagyon rossz iránya volt a siklóernyőzésnek és örülök, hogy nem ment tovább. Ma már a csúcsernyők is biztonságosak. Ez jó érzés.

**MIKE:** Említetted, hogy testnevelő tanár vagy. Kézenfekvő volt, hogy oktató legyél?

**GOMBÓC:** Persze. Én kétszer



FALUDI MIKLÓS



**Név: PÁLFI BÉLA GÁBOR  
(Gombóc Artúr)  
Szül.: 1954. január 29. (Vízöntő)  
Státus: siklóernyő szakoktató,  
tandem szakoktató,  
csőrlőkezelő szakoktató  
Klub: Kettő SE  
Ernyő: UP aktuális  
Elérhetőség: 06-30-445-1889**

örülök: először, amikor megtanulom a dolgokat; másodszor, amikor át tudom adni. '89-ben, amikor kezdtem kapiszgálni a dolgokat, már tanítottam az embereket. 92 környékén alapítottam az első siklóernyős iskolát. Nem is volt még más oktató, csak SIMONICS PETI meg én. 40-50 fős tanfolyamokat tartottunk. Büszke vagyok rá, hogy az oktatók első generációjának nagy százaléka az én kezem alól került ki. Többkevesebb sikerrel persze.

**MIKE:** Mire vagy a legbüszkébb 18 év repülés után?

**GOMBÓC:** Az első magyar csúcsmra! 94-ben 112 km-t repültem Pestről Abdára egy UP Kendo C-vel. Emlékszem, iszonyatosan magasra lehetett kiemelkedni. Háromezer méter körül volt a felhőalap, de én eleinte csak 2600-ig tudtam felkapaszkodni. Repültem végig az autópálya fölött, gyakorlatilag elsőként ezen a távon. Dorog után, már háromezer környékén elkezdtem siklani, és megláttam Győrt meg az épülő körgyűrűt. Ez a kép máig bennem él! Sokáig nem mondtam el sen-

kinek, hogy milyen magasan jártam. Ezért a távért a világon tizenhatedikként kaptam meg az Aránysast.

**MIKE:** Siklóernyős könyvedet is olvastam.

**GOMBÓC:** Idáig két könyvet sikerült összehoznom. Az első egy ejtőernyős barátommal, a másodikat egyedül. Már a fiókban van a harmadik, de három éve meghívtak tanítani: kineveztek a Testnevelési Egyetemre. Aviatikát, és a technikai sportokat tanítom. Természetesen ez is szűz terület, ezért érdekes feladat.

**MIKE:** Záró gondolatok?

**GOMBÓC:** Négy éve elkezdtem a vitorlázórepülést, és fél éven belül teljesítettem az aranykoszorút. Elégedett voltam: 300-zal mentem, ötezerig emelkedtem, és 500 km-t repültem. Szóval más dimenzió. Ráadásul pont az a réteg nincs itt, aki csak azért jönne, hogy felvágasson. Ez tetszik. Persze, nem maradtam hűtlen a siklóernyőzéshez: hétvégenként oktatok, és igyekszem repülni is, de már közel sem sikerül annyit, mint régebben. Nem szeretek fölmenni oda, ahol rajtam kívül még 50 pilóta csak álldogál és szakért. Láttuk, hogy áll a pilóta a starthelyen, jön a termik, majd elmegy és a pilóta még mindig ott áll. Ott van körülötte 30-40 pilóta, és senki nem szól semmit. Vagy ha szól, akkor rosszindulattal. Belezavarják a leáramlásba, és jól röhögnek, hogy megy a leszállóba. Van aki egyedül szedi a fáról az ernyőjét a többiek meg ácsorognak és dumálnak. Megváltozott a siklóernyős világ, és ez nem tetszik. Viszont nagyon büszke vagyok Simonics Peti és FORGÓ SZISZI eredményére, és örülök, hogy részese lehetek az oktató-képzésnek. ■



# Tyutyu megköszöni



## Hölgyeim és Uraim!

Ezúton szeretném megköszönni még egyszer írásban is mindenkinek aki részt vett a 60. éves meglepi születési partimon.

A lányom bekötött szemmel vezetett el valahová. Fogalmam sem volt, hová megyünk. Bedobnak a Dunába? Világítótoronyról ugrunk le tandembe?

Aztán megérkeztünk. Levették a futhatunk csak össze. Régi és aktív pilóták, iskoláskori barátok, családtagok, nem is értettem hirtelen, hogy hogyan került oda ez a válogatott népség.



Nem kis meglepetés volt SZERDA GABI. Ő (SZERDA LACI felesége) elhozott a gyerekeről (a 18 éves fiáról és a jövődöbeliéről) egy fényképalbumot. Egyszer csak kérdezem tőle, hogy nekem hozta ezt az albumot? Ő azt mondta, hogy nem, mert ez a fiáé és ezt szokta mutatni mindenkinek...

kötést a szememről és nagyon sok ember volt ott akik tapsoltak, és ment közben a *happy birthday* magnóról. Az első mondat, amit mondtam és amit azóta is érzek: inkább itt találkozunk, mint máshol...

Köszönöm a sok régi barátnak, hogy rám szántak egy délutánt. Remélem, hogy mindenkinek jó érzés volt találkozni jó hangulatban, szeretetben. Nem csak miattam, hanem azért is, mert olyan emberek voltak itt, akikkel leginkább pilótatársaink végső búcsúján

De nem telt el öt perc és azt mondta: tudod mit Tyutyu? Neked adom ezt. Én hirtelen nem tudtam mit mondjak.







El tudtam képzelni azt az anyát, akinek meghalt a férje egy fia maradt, és azt, amit mutogat büszkén másnak azt nekem adja. Úgy éreztem, hogy a leg-becsesebb értékét kaptam ajándékba.

A klubtársaim a nyakamba akasztottak egy nagy kerek becsomagolt táblát. – Ekkora cd-t csináltak rólam? – kérdeztem, majd segítettek kibontani és kiderült, hogy egy 60-as tábla volt. – „Na most nézd meg, az öregből teljesen hülyét csinálnak...”

Egész este viseltem.

NYERGES FERI barátom egy gyönyörű festményt festett nekem, de sokáig nem tudtam kibontani a képet, mert jött PALIBÁCSI, aki egy gombóc fagyit nyomott a kezembe, aztán CSOMA egy hűtőládába rejtett Bagaméri fagyit, aztán jött egy kis királyi bor LIPITŐL, aki ide is biciklivel jött, aztán egy MALÉV torta, egy motoros és egy gyalog sárkány marcipánnal, de nem hagytam magam, meg kellett nézni a képet, ugyanis a barátom, a Nyerges Feri nekem festette. „A korai kék korszakából.”

GYURIBÁCSI küldött nekem a régi idők emlékére egy kis szekszárdit, HEMI

kis BORÓ rám adott egy dzsekit. Egy motoros dzsekit, hogy ne fázzak, amikor motorozok... Mít lehet erre mondani?



Hemi és LECSÓKA krumplistaszta-tortája sem volt semmi. Aztán elkezdtem aláíratni az emberekkel a 60-as táblát, majd villany le, és megérkezett a két szülinapi torta, amin két 30-as gyertya égett és mindkettőn egy-egy tűzijáték. „A sárkányomat meg ne egyétek, maradjatok már! Meg vagytok örülve?” – szakadt ki belőlem, mert a tortán valami ostyából a gépem fényképei voltak. Az egyikén ahogy rakom össze, a másikon meg ahogy repülök vele.

„Gyerekeim gyertek ide. 30+30 (olvassom a tortákról) = 18” – mondtam.

megrajzolta a családomat „Az én papám meg az övé együtt jártak iskolába. Magyar Királyi Repülőtiszti iskolába hoppá!”, aztán jött még egy kép, amin régi-régi képek lettek összeválogatva, majd FELBÚJTÓ adott a kezembe egy rendszám táblát H TYU-TYU és egy Vigyázz! Repülő!-jel volt rajta talán egyenesen a Dunából hozta...

Aztán MELINDA elkezdett vetkőztetni, mi lesz itt? Majd

„A legkedvesebb emberek a szívemhez, a legkedvesebbek. Uraim egy pár szót.

Az életemnek egy olyan részei vagytok, olyan kedves nap és olyan kedves pillanat ez az életben és sose hittem volna. Nagyon köszönöm nektek. Sose hittem volna, hogy a HORNYÁNSZKY, LUDÁNYI CSABÁVAL együtt onnan el tudnak jönni Észak-Magyarországról, a déliek Buzády Gyuribácsi is küldtek valamit, Csoma Franciaországból, Ausztráliából hazajött érem, mert ilyen Tyutyut ott nem talált...

Nagyon köszönöm tényleg mindenkinek, Gergely Sanyinak leginkább, hogy vezetékeket áthágva jött hozzám egyenesen, Subi, csókollak benneteket is, Petikém, Gabikám, tudjátok kiről van szó, nyugdíjas milliomos autószerelőkről is, arról is szó van, MOSOLYGÓ TOMI a Postás, CSIGA, a HHH-t vi szsafoglaltuk a munkásöröktől...

Csókolom, nagyon köszönöm mindenkinek. Csókollak titeket. A legjobb és



a legszebb ajándék az, hogy eljöttek. PEPIKÉM, a pondrómat is meg kéne varrni...nem lehetne egy új pondrócskát... Csókollak, egészségetekre! Mindenki egyen igyon amit bír. Szeretlek titeket.”

Szétosztottam a fagyit, a tortákat, már mindenki tudja, hogy kell elmutogatni a kakaós csigát, a madártejet, jött egy kis hamuban sült pogácsa Szokolyáról, meg egy 60 fokos pálinka, és a legvégén még a hajóskapitány barátom is megérkezett...

GURIGA! Ami ma itt volt, az Szodoma és Gomora sőt Gonorrhea... Kész. Ennél többet már nem tudok mondani.”

Borneo és Celebes Magyar volt és Magyar lesz!

Erdélyt vissza – ha lehet – ha nem, akkor NEM...

Köszönöm a lányaimnak, hogy megszervezték, és köszönöm, hogy eljöttek. Bocsánat, ha zavaros, de legalább ilyen zavart voltam, mint amilyen ez az írás lett.

Szeretnék, még sok ilyen bulin részt venni. Segítek megszervezni is csak szíjatok.

Jó egészséget Mindenkinek, a többit megvesszük... **TYUTYU**

(Lejegyezte, mivel elvágta a kezem és gipszben volt: TÓTH ZSUZI )

# 100 óra Törökország egen

**Magasan a táj és minden felett sokan csak álmodban lebegnek; és felébredve, vágyva-félve tűnődnek álmukon...**

**Pajkos termiek – a figyelmet igencsak elvonva minden másról – emelik, tépik egyre feljebb az ernyőt. Minden dinamikus mozgásban, a csukódó-nyíló kupola csattanva panaszkodik a durva légörvényeket, majd nagyon magasan hirtelen néma csend, békés nyugalomban rezzenéstelen suhanás; s messze lent a mélyben csak a végtelen tenger. Leheletfinom súlypont-áthelyezés, és a táj méltóságteljesen fordul a messze távolban. A kecses ívű homokpad szikrázó fehérsége, a valószínűtlenül kék tenger, a csillogó Kék Lagúna, a szigetek és öblök füzere, a hegycsúcsok zordon sziklái, mind-mind egy megvalósult álom részei, és mégis sokkal több, mert fejedben és kezében az irányítása és újra meg újra megélheted... Álmodni ilyen szépet úgysem képes az ember.**

## Századik óra

A nyaralás második hetének elején, háta mon az ernyővel hirtelen fordultam. Nem kellett volna! Egy recsenés, elsötétült minden; és a feldagadt térdem nem sok jót ígért. Reggel be lett hűtve a vörösbőr az aznap megrepülő századik törökországi órára. Az ennek ürügyén történő alkoholizálás egy pillanatig erősen kérdésessé vált, de csak egy pillanatig, mert a fiúk feldobták az ernyőmet a terepjáróra – és engem is, mondván: legalább kirándulok, aztán majd meglátjuk.

Fent a starthelyen az árnyékban kényelmesen heverészve láttam, amint az ernyőmet mintaszerűen kiterítik, majd

felöltöztettek. A beülőmet megemelve az Indián szinte beledobott a szakadékba, miközben ketten az ernyőt a fejem fölé tették. Ilyen kényelmesen, biztonságosan és kellemesen még sohasem startoltam. Egyedül akkor nem ment volna. Köszönöm a segítséget!

Repülgettem, az Indián akróztatott; a menetszél háromezer méter környékén jótékonyan hűtötte a térdemet, miközben meglelt az indok az ivásra (a 100 óra), de hátra volt még a leszállás. Kelet felől megközelítve a partot, (2. kép) ahol már több mint ötvenszer leszálltam, még most is elbűvölt környezetének szépsége, hatalmas méretei és csodálatos színei. Felemelt lábbal fenékre szállni a

homokba célszerű, de olyan snassz, ezért a sétány vízszintes, kikövezett részére egy lábra érkeztem és ez a „gólyázás” a következő napokban is bevált, kiérdemelve a „falábú” nevet.

## Kezdetek

Ölüdenizbe Magyarországról először kiutazó, több mint húsz fős siklóernyős csapatot, 2001. június közepére szerveztem. A jól sikerült, sokaknak csodálatos élményeket nyújtó út hatására a kitaposott ösvényt több csapat követte és ezidáig jóval száz fölötti magyar siklóernyős élvezhette a repülést is ezen a különlegesen szép helyen. (3. kép)

A mi (Öregfiúk) útjainkat minden esetben családi nyaralásként szerveztem sok-sok fürdészel, egész napos kirándulásokkal és „melleleg” utanként 20-30 óra laza örömpülés lehetőségével. Így a 2006. júniusi JUBILEUMI túrán várhatóan még két ölüdenizi veterán eléri a Törökországban repült 100 órát.

Egy-két tandem ernyő minden úton volt velünk, és a családtagok egy része élt a lehetőséggel. A levegőből rácsodálkozva a földről láthatatlan tájra, átélve a szabad repülés izgalmát – a repülés egy bezárt vas dobozban is érdekes, de így az igazi – kicsit jobban megértették megszálloottságunkat.

A feleségek és barátok körében osz-

tatlan sikert aratott az a „szokásjoggá” vált eseménysorozat, hogy az általunk felszállításra „elpocsékolt” összegnek megfelelően aranyat (= mindenféle ékszer, rongyok, cipők) kaptak. Ezt a lehetőséget Ölüdeniz, Hiszörönü és Fethiye megszámlálhatatlan ékszerboltjában, rongyosboltjaiban és bazárjaiban sikeresen, sőt túlteljesítették, amit az éjszakába nyúló nyitva tartás is segített. Itt és most illetlenség lenne a „dupla költség, fele élvezet” szállóigét felhozni – ezért meg sem említem.

Az egészen kicsi, pár éves kisgyerekek meglepően jól érezték magukat, mert sokszor kedveskedtek nekik a törökök őszinte szeretettel, komolyan vették őket és a mérsékelt kirándulási árakkal is segítették a kicsik útjait.







### Ezévben

2005. június közepére a kedvenc szállodánkba csak 12 helyet kaptunk, s mivel az előző évi kellemetlen tapasztalat alapján nem vállaltuk a két, egymástól távol eső szállodában történő elhelyezést, csak ennyien utaztunk. Már az első reggelinél a hajnalban induló tandemeket láttuk az égen. (4. kép) A teljesen sima levegőre vágyó turistákat ilyenkor viszik repülni a törökök.

A veterán SASÓ leánykáját huszonötödik születésnapjára tandemrepüléssel lepte meg (pilóta: a török bajnoknő!). A beígért egy óra repülés (igazság szerint a gyenge idő miatt) nem sikerült, és mi ezt *kücsük* (kicsi) rossz májúsággal szakértettük. A szegedi csapat tagja, G. LACI is ígért egy igazi születésnapj tandemezést SZILVINEK, ami több mint 2 óra lett, jó részt 3000 méter környékén, hatalmas területet bejárva, fotózó, filmező szülői őrök kíséretében.

Megtudva a születésnapot, kedves

pincéreink a közös asztalunkat vacsorához virágcsokrokkal és virágessóval díszítették. Az ünnepelt Szilvi őszinte elragadtatással közölte G. Lacival: „Életem legnagyobb élményét okozta!” A valóban szép teljesítményt Laci barátnője roppant sűrű homlokráncolással és a japán turistákat megszégyenítő ferde szemmel nézte, de miután Ő is több, mint 2 órát tandemezett Lacival és szintén nagy magasságokban, minden szép és jó lett.

### Események

Egyik csapattagunk mentőernyő-dobása borzolgatta a kedélyeinket, de mivel rádión egyből érkezett a hír, hogy sem személyi, sem ernyősérülés nem történt, a visszaszállítást szerveztük. Ez az esemény ismét figyelmeztetett minket, hogy tartsuk kellő tiszteletben a hatalmas hegyet még akkor is, ha csak bokrokról történő kis makramézásba került az egész.

Megtörtént az évek óta tartó útjaink első csonttöréssel járó „siklóernyős balesete” is, ráadásul az út elején...a fürdőszobában! Roppant veszélyes hely! B. LACI, szintén Szegedről, elcsúszott, kezét a zuhanyfülke peremébe verve. Kórház, röntgen, gipszelés. Az orvos nem értette, miért kell olyan gipszet alkotnia, amiben három ujj jól mozgatható, de sikerült, ráadásul világító randa narancssárga színben. Laci feje fölött rémként lebegett a családi teljes letiltás veszélye. Hosszas meggyőzés, majd nagy feltűnés másnap a starthelyen a világító gipsszel, azután fülön túl érő szájjal felszabadult mosoly a három óránál is hosszabb repülés utáni leszálláskor, ahol a családi „helyszíni aggódás” is mérséklődött. B. Laci neve ezek után természetesen „fakezú” lett, és komoly érdeklődést keltett a tengerben úszva és leszálláskor is. A török pilóták megértően bólogattak, hogy ilyesmi fel vagy leszálláskor bizony megesik –

mélységesen csalódtak, megtudván, hogy ez csak fürdőszobai esemény volt.

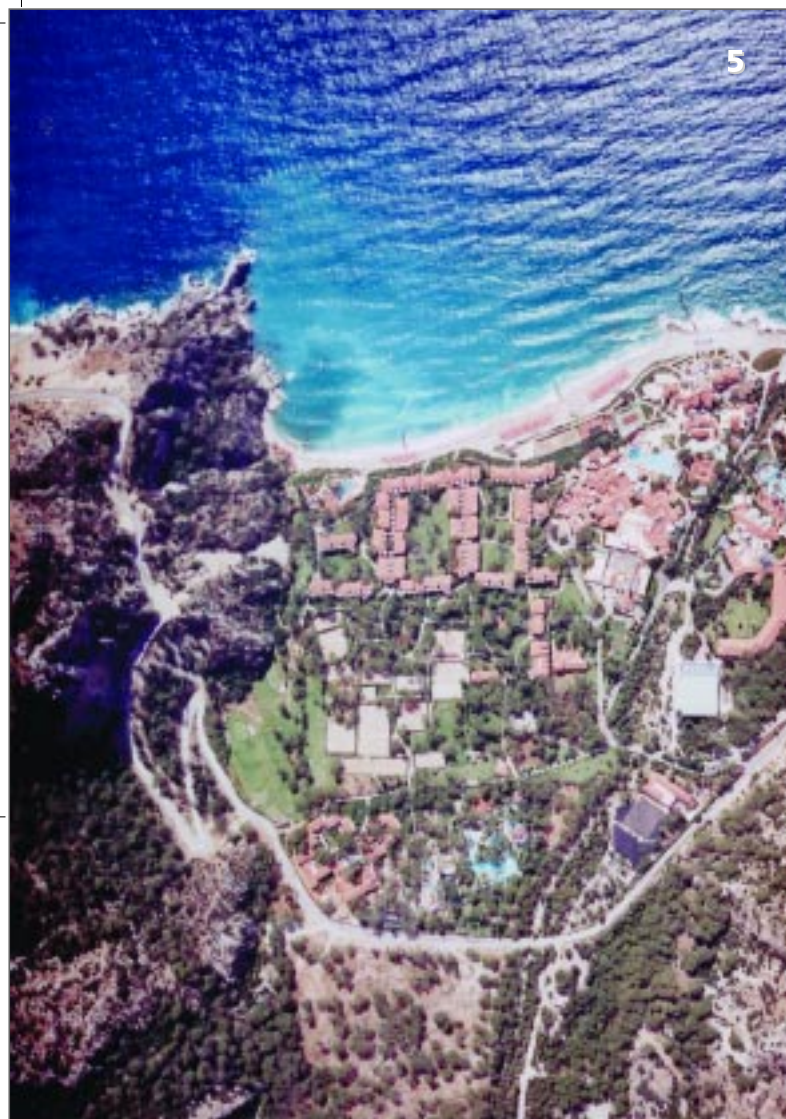
A leszállások előtt többször az Ölüdenizhez tartozó, tőle kb. 3 kilométerre délkeletre lévő, „milliomos negyed” (5. kép) fölött húztunk ki a tenger fölé. Ezen a területen sok-sok csillagos szállodák vannak; számunkra csak a strandjai érdekesek, mint tartalék leszállók.

Minden nap repülhető volt, de nagyon sok szép szárazföldi és hajókirándulási lehetőség is van, ezeket még több év alatt sem sikerült bejárni, így az idő beosztása okozta a legnagyobb gondot.

A túrák során sokszor repültünk a „Holt város” (görög falu) felett, fotóztuk a komor romokat. Az 1920-as években erről a helyről IS kiirtották és/vagy elűldözték, elhurcolták a teljes lakosságot. Az ernyővel fél óránál is rövidebb utat, most egy félnapos kirándulás keretében földközélből is végignéztük. Török humorral csupán pénzszedő bő-







Ennek számunkra kedvező jeleit ezidáig nem sikerült felfedezni, de egyes árak mértéktelen emelését igen. Ilyen a minden felszálltáskor!! (akár napon-ta többször is) megfizetendő „Nemzeti Park” belépő. A kedves kecskenyájak eltűnnek és helyette a jobban tejelő „sok buta turistát” fejk.

Az egész napos hajókiránduláson bebarangoltuk a környéket, úsztunk a Kék barlangban, megcsodáltuk a – valóban pillangókkal teli – Pillangó-öböl, a középkori romokkal tűzdelt szigeteket, és sokat búvárkodtunk a kristálytiszta vízben. Ismét önfe-

dékat építettek a holtta TETT városhoz és csoportosan hordják ide a turistákat jó üzletként működtetve az egészet. Természetesen a hozzá járó mesében a smink eltakarja a valót. A meredek sikátorokban bolyongva a pusztulás láttán óhatatlanul eszünkbe jutnak a török megszállás alatt elnéptelenedett magyar falvak.

A törökök ismét megindultak Európa felé, igaz most csak az Unió ürügyén.

ledt örömpülés (6. kép) rácsodálkozva a színek és fények játékára. Fethiye török vására, turistakikötője a figyelmet érdemlő kocsmákkal és esti bazársora egy újabb kimerítő napot hozott.

Keveset repültünk, keveset kirándultunk, de a két hét elrepült. Hazaérve erre az évre a nyár is véget ért.

### JUBILEUMI Túra

Ötödik éve járunk Ölüdenizbe, ahol sokan életükben először repültek 3000 méter fölött, és ráadásul ez valós szintkülönbség. (Egy esetben -1 méter volt, derékig a tengerbe szállva.) A hely első sorban az olyan B-vizsgával rendelkezőknek ajánlható, akik jelentős termikelő gyakorlattal rendelkeznek. A gazdaságosság – ha ilyen egyáltalán létezik siklóernyőzésnél – és a jó időkihasználás is a kevés startot és a hosszú repüléseket célszerűsíti.

Ha már rászánta magát valaki az útra, akkor érdemes két hétre jönni, erre sok-sok érv közül csak három:

- A második hét fele annyiba kerül, mint az első.

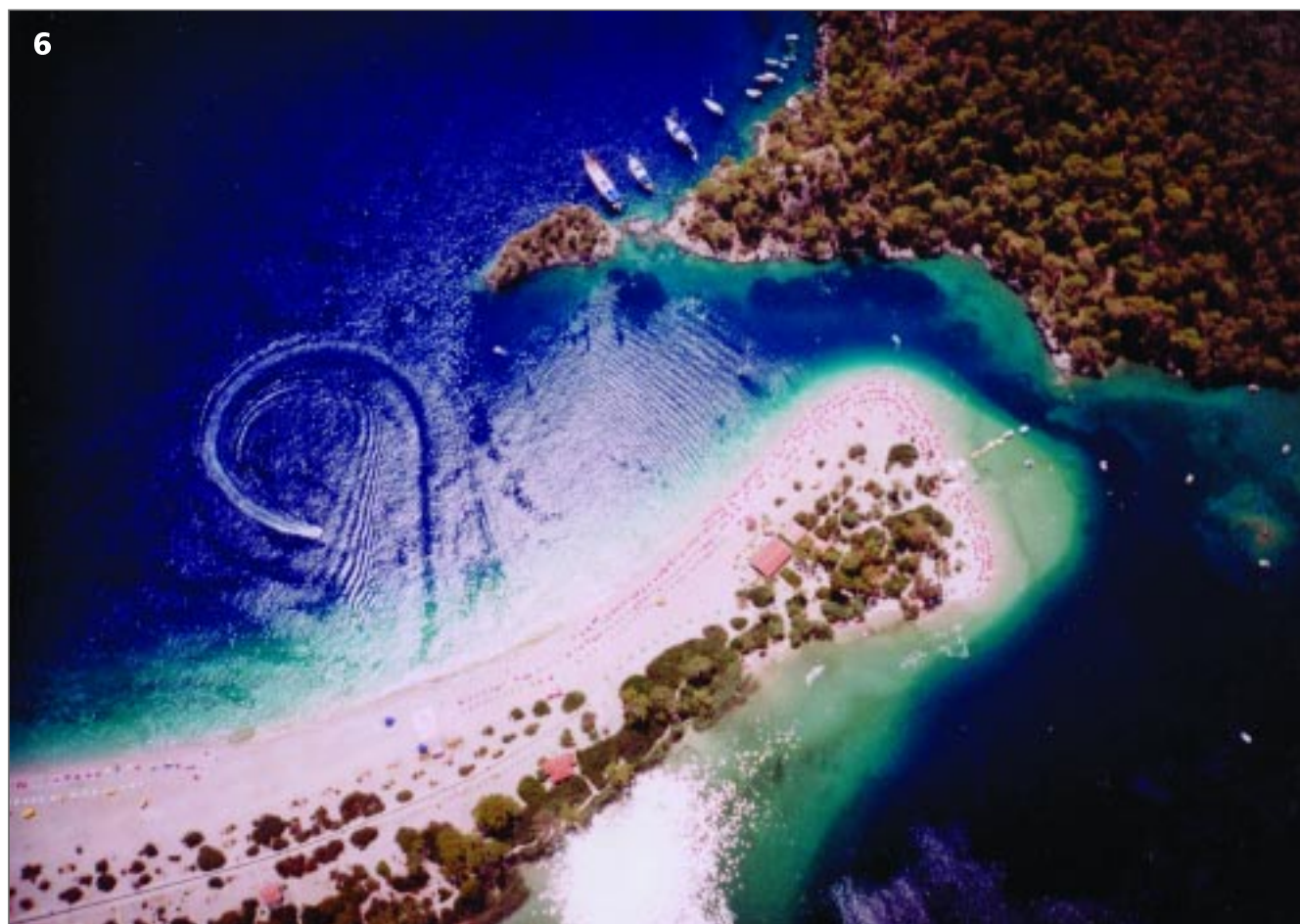
- hat teljes nap helyett, 13 áll rendelkezésünkre;
- olyan sok a repülésen kívüli jó programlehetőség, aminek 2 hétbe is csak kis része fér.

Ezekre egy hetes útról hazaindulva szinte mindenki rájön – későn.

2006-ban is június közepén indulunk 2 hetes túránkra (első 1 hét, 2 hét, második 1 hét) és így „hagyományosan” az év leghosszabb napját Ölüdenizben töltjük, ráadásul előidéni árval.

Egy jó muzulmán életében legalább egyszer illik Mekkába zarándokolnia. Egy kellően gyakorlott siklóernyősnek pedig Ölüdenizbe!

NÉMETH GYÖRGY



# Retrográd felett



**M**i van, neked nem szóltak, hogy itt a tél? - szól be a kol-léga dideregve. Ez tél? A Dolomitokban, háromezren; a Sopoton a hófúvásban: az tél volt. Idehaza a vén sziget mélabús fái még alig kezdték sir-atni zörgő leveleiket, most még csak a mind gyakoribb ködfoltok elkerget-hetetlen csoportjai jelzik a fagyok közeledtét.

Nem szeretem a hideget. A téli sportok is biztosan szépek de én repül-nék inkább, hosszan, büntetlenül - anélkül, hogy földet érés után nyivákol-va igyekeznék kitépni a láthatatlan pen-géket széjjelfagyott kezemből. Igazán ronda dolog, hogy akkor van nálunk négy napos ünnep, amikor a nap már olyan laposan süt és olyan röviden, hogy a „kettes termikbuborékot tekertem” is komoly hírértékkel bír a fórumokon. Mit

lehet tenni a tél ellen? Amit a madarak, költözzünk délre.

A pénteki forgalomban Budapest megállt. Hogy mikorra érek oda valaho-va, az nem volt egzaktul megmondható, hiszen a néhány száz méteres út is tartha-tott félórát. Nem is baj, ha elmegyünk innen. A buszok mellett gyülekezünk, lassan átragad mindenkire a túrahangu-lat, örülünk egymásnak, a ránk váró élményeknek, hogy néhány napra ked-venc sportunkból mást is látunk mint a fórum névtelen sárdobálásait.

Az esti indulást jó ötletnek tartom, az út úgy a legrövidebb, ha átalusszuk - remélem a sofőrök pihentebbek nálam, mert a távolság legjobb esetben is csaknem 900 km, és ha közben a vezető elalszik, na arra az utazásra még nem készültem fel...

Nem haladnánk rosszul, de a kocsik

papírjaival gondok vannak. Ha már a magyar határon alig jutunk át, mi lesz a bolgárral? Csakhamar kiderül és bizony mégoly borúlátó jóslatainkat is felülmúlja a valóság, amikor a pökhendi szerb és bolgár határőrök éreztetni kezdik hatalmuk erejét. Csaknem másfél óra alatt jutunk át, és hiába a szép üdvözlő feliratok, a büszke Bolgár Köztársaság tábla nem takarja el az államigazgatás ezen nyúlványának rothadó kupacait. A percnként műgonddal kalapot húzó szőke dominahajlamú vámoshölgy rend-re mindenkit két méterrel visszazavar, hogy aztán dühösen letelepedjen újra, kifogástalan öltözkébeben újfent bele-nézzon az útlevelekbe. A jelenet többször ismétlődik, kicsit komikus is lehetne, ha egy képernyőn látnám annak biztos tudatában, hogy ezt az ostoba darabot egy gombnyomással kikapcsolhatom.

Reggelre érünk Sopotba, a végelátha-tatlanul kígyózó hegy tövében épült kisvárosba - málló tömbházak ját-szótereit egyre-másra hódítja vissza a gaz mindenfelé, talán csak a betonfoci-pálya réseiből előtámadó fűvet békésen legelésző kecskék állják útját. Hamar meg is kapja a *Retrográd* nevet, és tényleg az az érzésünk, mintha visszamentünk volna az időben kicsit, a rántotta zsíros, a kenyér száraz, a melegvíz hamar elfogy, miközben minden olcsó és a hegy cso-dás. A starthelyre libegő visz fel, kopott, sárga és olyan a kilátás belőle, hogy már a feljutás is élményszámba ment majd minden alkalommal.

Délben felmerészkedünk a starthely-re, hát akkora a hegyoldal, hogy akár minden pilóta egyszerre is elstartolhat-na, ráadásul a színes bulók vidáman integetnek felénk - ne bámészkodjatok, repüljetek ebben a szép időben. Hozzá-



NAGY JOMÁDÁR  
JÁNOS

tartozik a hegy jellegzetességei-hez, hogy déli oldalon startol-unak, pedig általában északi szél fúj, amit napközben a folya-matosan éledő-leszakadó termi-mek megfordítanak. Sajnos ezúttal nem viszik túlzásba az emelést, és még idegen is a hely, de a több mint 900 méter szint-különbség némi emelésekkel azért 20-30 perc repülést szinte mindig kiad. Este közös

lakomákat csapunk jól bevált helyeken, ezek már nem olyan olcsók, viszont az étel jó, az italok hidegek és a termet betölti a társaság harsány jókedve. Az időjárás nem túl kegyes hozzánk - hideg van, következetes az északi áramlás és ronda szabályos inverzió színezi a hori-zontot. Egyik nap hó is esik, azért persze megnézzük, hátha el lehet startolni. Nem lehet. Legalább egyszer libegőzünk lefelé is. Másnap semmi termiktevékenység nincs - játszunk célraszállást. Balázs próbál segíteni a behelyezkedőknek, nincs túlságosan megelégedve velünk, de azért mi élvezzük a játékot. A csütörtöki nap is olyan szürkének, párás-nak indult, mint a többi, de 11 felé, csodák csodája, kumuluszok kezdenek lomhán életre kelni és elvonulni dél felé. Sietve megtöltjük a buszokat és délben már az első startolók tekerni kezdik a néha kissé mogorva, de azért meg-fogható emeléseket. Csakhamar fel-hőalap közelébe jutok magam is, Balázs ötletére elindulunk keletnek a hegyoldal mentén. Néha óvatosan kémlelem a sík-ságot, leszállót keresek, de aztán megjön a következő lift és inkább üldözőm az előttem elindultakat. A rádióban valaki olyasmit üvölt, hogy 2300-on jár és vala-mi leírhatatlan a látvány. Nem magas az egy kicsit? A felhőalap nagyjából 2000 körül lehet, szerintem elnézett valamit a kolléga. De a látvány tényleg nem min-





dennapi, balra nagy síkság városokkal, jobbra a rettentő hegy, a távolban jókora felhő ömlik át a hágón. *Ejhaaaaa* - az elismerés eredetileg a panorámának szólt volna, de most hogy a kupola elszaladt hátra, a varió sikoltozik, a hegy süllyed már inkább a láthatatlan kapja a hódolatot. Meg is dolgozik érte: 6-7-tel emel, olyan elánnal, mintha sosem akarna elfogyni. Döbbsen figyelem, amint alám kerülnek a körülöttem lebegő kisebb pamacsok én pedig a tiszta kék semiben utazom, ahogy legszebb álmaimban szoktam, néha egy-egy barna levél szegődik mellém, aztán mintha tudná hová – repül tovább. Összefogott fékekkel a rádióba üvöltöm a véleményemet, és későn látom be, hogy néhány perccel korábban már elhangzott szinte ugyanez. 2400 környékén fogy el az emelés, csaknem olyan váratlanul, ahogy jött. A következő hegylánc karnyújtásnyira levőnek tűnik, mélyen lenn látok két másik pilótát leszálláshoz

készülődni. Szegények, hogy eshetek így le? Nos nem késik sokat a válasz, a csúcsok felől betörő erős északi szél dühösen veszi el az ajándékot, amit előbb véletlen nekem adott. Nem tudom mennyivel zúgok lefelé, mert a varióm csak 8-ig tudta mutatni, meg nem is sokat érek rá bámulni, inkább az időnként idegesen rángó ernyőt csitítgatom latin csípőmunkával és kaotikusnak tűnő fékezéssel. Mi lesz ebből? Visszafordulok, bízván, hogy csak véget ér ez is egyszer, de semmi jelét nem látom. Így fogok leszállni? Ketten előttem ezt tették, jó esélyem van rá nekem is. Akkor viszont el a hegytől! Leszálló bőven akad, de közöttük minden izgalmas megtalálható – gyár, vonatsín, út, nagyfeszültségű vezeték (20 kV), sima 220 V-os kábel, fák, bokrok, karók. Szembefordulok a hegyoldallal és bejón a sejtés – tolatok.



Na nem engedtem fel a féket teljesen – annyira azért nem vagyok bátor – de azért így is lehet vagy 10m/s-os a tolás, szóval jókora leszállót keresek magamnak. Földközben kicsit csitul a játék és előre is haladok valamennyit, simán érek talajt. *Huhh*. Gyorsan ellenőrzöm – a kamera vett mindent. Micsoda repülés volt! És alig tartott tovább 40 percnél.

Busz jön értünk és hamarosan újra sorban állunk fenékberúgásért a felvonó előtt. Talán még nincs vége a napnak. Az ügyeletes termik most is szolgálatban, sokan el is indulnak – ezúttal kelet felé. Én némi késéssel követem őket, hamarosan el is vesznek szem elől. Hiába, most megint gyenge buborékokat kell meglovagolni és türelmesen feltekerni annyira, hogy kiadja a következő reménykeltő kövekig. Átrepülök egy jókora völgyet, meredek csupasz sziklákhöz

érkezem, jön is az anyag egyre sűrűbben. Végre jól haladok, nemsokára egy kék ernyőt találok előttem, jóval felettem. Ott kéne lennem nekem is... Alattam csipkés sziklával övezett tátongó hasadék, benne kicsi patak zubog, festői de félelmetes. Ahogy így süti a nap, még akár jó is lehet. Nincs sok időm gondolkodni, megnézem. Kicsit szűk, de emel – hamarosan fel is küzdöm magam a másik ernyőhöz, ZSUZI az a Hornettel. Kurjongatok neki egy keveset, aztán menjünk tovább. Nincs tovább, utunkat akkora völgy állja el, hogy inkább a szürkébe forduló síkság felé indulunk. Na most hová? GURIGA nagyszerű leszállót talált nekünk a falu nyugati végében, most éppen marhacsorda vonul át, de maradt ott még elég hely. Igyekszem nem eltalálni egyik mozgó célpontot sem; elég bizalmatlanul bámulnak, de nem olyan riadtak, mint a lovak szoktak lenni hasonló esetben. A helyiek kitódultak a látványra – itt emberek hullanak az égből! Oda is jön egyikük, barátságosan mondja a magáét, persze nem értünk szót, de ez nem szegi kedvét.

Amíg a buszra várunk, még megcsodálunk egy gyönyörű *lenticularist*, és végre tudjuk miért jöttünk ebbe a furcsa országba, ahol a nemre bólintanak, a helyeslés fejrázás, csak a lányok kacér mosolya félreérthetetlen. Meg talán a vámosok otrombasága.

Az utolsó nap megint a hátszél dominál, így inkább korán elindulunk, talán Szófiánál még repülünk egyet. Kicsit későn érünk oda, de a felvonó még jár, a csapat nagy része bevállalja. A határ nem sokat változott, de most nem csodálkozunk, kis fejlámpával és egy DÉRY TIBOR-novelláskötettel egész kibírható. Ezzel nekem megfellebezhetetlenül véget ért az idény, a siklóernyőzés ismét videók nézegetésére szűkül, ASE-előadások hallgatására és a fórum gyalázkodásaira... ■



Új!

**Hirdetési tarifáink**  
**2006. január 1-től**

<b>Apró:</b>	<b>500 Ft</b>
<b>1/6</b>	<b>2500 Ft</b>
<b>1/3</b>	<b>4000 Ft</b>
<b>1/2</b>	<b>6000 Ft</b>
<b>1/1</b>	<b>10.000 Ft</b>

**Borítóbelsőn 25%, hátlapon  
 50% felár! 3 megjelenéstől  
 (egyszerre fizetve)  
 20% kedvezmény!**

Kedves Hirdető! Kérem, hogy hirdetéseiteket a megjelenés hónapjának 2-áig, e-mailen, vagy telefonon juttasd el hozzám. SMS-ben nem fogadom hirdetéseidet. 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



**SOL Ellus**  
 DHV 1-2-es,  
 2005-ös síklóernyő,  
 95-120kg start súlyú,  
 bontatlan, 290 ezer Ft-ért,  
 EDEL Perché  
 DHV 2-es 1996-os 70-95kg  
 start súlyú, 60ezer Ft-os  
 irányáron eladó. Tel.:  
 (24) 460-284, (20) 4210-212



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



**Motoros**  
**sárkány:**  
**Apollo C-19D szárny;**  
**Rotax 618 motor;**  
**Jet trike**  
**2 éves, 50 üzemórát**  
**repült.**  
**Iá.: 2 millió 600 ezer Ft**  
**Tel.:**  
**(30) 9445-401**



**Apollo C-17 szárny;**  
**DeltaJet trike,**  
**582 DCDI Rotax**  
**motorral; háromtollú**  
**Warpdrive légsavarral,**  
**teljes**  
**műszerezettséggel,**  
**lajtromozottan eladó.**  
**Tel.: (30) 916-3966**



**Eladó egy**  
**Wills-Wing Fusion 150**  
**gyalog-sárkány,**  
**újszerű állapotban**  
**POSZPISEL GYULA**  
**Tel.: (30) 411-4701**



**Sárkány-**  
**repülő eladó!**  
**Motor: 582 vizes.**  
**Szárny: C15TN.**  
**Trike: Apollo Jet Star.**  
**Műszerezettség: teljes.**  
**Érdeklődni lehet:**  
**(06-30) 9343-010**

4/4



**Eladó**  
**800 ezer Ft-ért**  
**Apollo CX-MD**  
**RacerGT trike**  
**R503, egy porlasztó**  
**háromtollú Warp carbon sróf**  
**fényszórók, silencer!**  
**Hangárban tárolt, sérülésmentes és jól karban-**  
**tartott, 6 éves, 160 óra üzemidő, 2. tulajtól.**  
**Tel: 06-70-578-3848**

2/2

## PARATRIKE

(trabi motoros,  
 ernyő nélkül)

**ELADÓ**

**ár: 120 ezer Ft**

**Tel.: 06-30-95-32-196**







<http://www.pro-design.at>

## A Pro-design ernyőit a legmodernebb Skytex anyagokból gyártja.

(Pl. a Thema ernyő a New Skytex Polyamide (Nylon) NCV Porcher (F) 40±2 gr/m<sup>2</sup> S9017 (E38A/E85A/E77A) anyagból készül). A Skytex a közhiedelemmel szemben nem a legrégebbi anyag, hanem a legrégebb óta használt ernyőanyag. Sok fajtája létezik, sok fejlesztésen ment keresztül és nagyon sok ernyőgyártó használja jó tulajdonságai miatt.

Tartósságát bizonyítja a Pro-design ernyőre adott garanciája:

### Pro-design garancia: 3 év vagy 400 óra! Minden ernyőjére!

A legfontosabb az ernyő minőségének megőrzésében a száraz tárolás! A Pro-design anyagtesztelése kimutatták, hogy az ernyő anyagát a nedvesség rongálja a legjobban, ezért is készítenek (más gyártókkal ellentétben, akik a teljesen légzáró ernyőanyagból készítik a belső zsákot) légeresztő belső zsákot. (Pro-design légeresztő belső zsák: 2250 Ft) Minden ernyőjüket a legnagyobb odafigyeléssel és minőségben gyártják. Minden egyes ernyőt berepülnek, és ezt a szárnyon feltüntetik. A DHV vizsgált ernyőket csak Németországban és Ausztriában szállítják DHV pecséttel, mert ott ez a műszaki vizsga, de nem ez a DHV besorolás. Magyarországra az ernyők DHV pecsét nélkül jönnek, de ettől még a típusra érvényes a DHV besorolása! A magyar műszaki ellenőrzést a klubotok műszaki vezetője végzi.

	THESES	EFFECT II	JAZZ	THEMA	TITAN II	RED JOE	JAZZ-BI
DHV	DHV 1	DHV 1*	DHV 1-2	DHV 1-2**	DHV 2	-	DHV 1-2
Siklószám	7.5-7.8	7.6-7.9	7.8-8.0	8.1-8.4	7.9-8.2	9-9.3	7.5-7.8
Útas	48km/h	49 km/h	50 km/h	52km/h	52 km/h	55 km/h +	44 km/h
Ár	1 179 €	1 139 €	1 179 €	1 379 €	1 529 €	2 089 €	1 609 €
Megjegyzés		* Átlagosan DHV 1-2		** Átlagosan DHV 2			



Bővebb információ az [info@pro-design.hu](mailto:info@pro-design.hu) E-mail címen, vagy a telefonszámok egyikén:  
+36 30-9219282; +36 20-9521942; +36 20-9455824

**Jó leszállást mindenkinek!**



# siklóernyők

## Jó lóra kell tenni

Air Max siklóernyős iskola  
[www.airmax.hu](http://www.airmax.hu)  
Mobil: (20) 9264-251

0620 9264 -251  
e-mail : [info@airmax.hu](mailto:info@airmax.hu)  
net : [www.airmax.hu](http://www.airmax.hu)

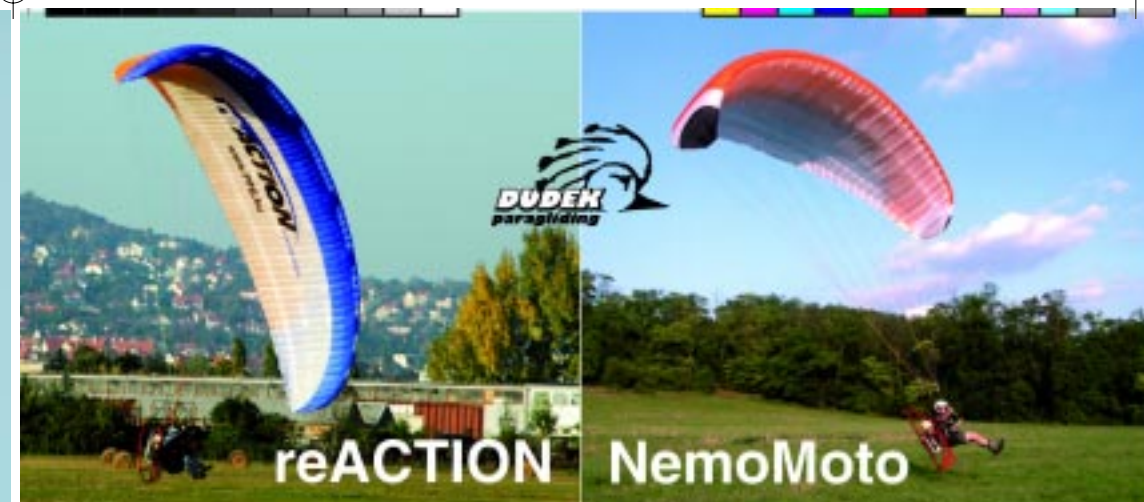
Ozone Buzz, DHV 1/2 Kiemelkedő biztonság, a Vibe-et felülmúló teljesítmény mellett.

Ozone Rush, DHV 1/2 Teljesítmény, siklószám, trimsebesség. Távolpülőknek...

ÚJ DHV 1/2-esek az OZONE-tól

**BUZZ & RUSH**





A levroux-i PPG-világbajnokságon Michael Carnet Reaction 29-es ernyővel és a négyütemű Bailey hátimotorral ezüst érmet szerzett. Pár nappal a verseny előtt vehette át ernyőjét, de egyből otthonosan mozgott vele. Nem csoda, a szemmel alig látható változásoknak, módosításoknak köszönhetően a Reaction továbbra is stabil nagy sebességen, még dinamikusabban fordul, de könnyen is startol. A teljesítményt elérhetővé, kiaknázzhatóvá teszi. Hab a tortán: megnövekedett siklószámának köszönhetően már motor nélkül is élvezhető!

Végre egy trimmel szerelt kezdő motoros ernyő! Maximálisan butabarát (hogy ne mondjuk: hülyeségbiztos) a start minden fázisában, lassúra trimmelve pedig az első lépiések során minden meglepetéstől megvéd. Magától repül, oda és úgy, ahogy akarod, még le is száll, oda, ahova szeretnéd, ha kell, kivisz pisilni. Ha pedig felengeded a trimmet, nekilódul, mint egy Action, vagy majdnem. Még a legügyesebb, legbevallásabb növendék sem fogja megenni kevesebb mint 100 repült óra alatt.

Úgy gondoljuk, hogy nem jó az, hogy a Dudek monopóliumhelyzetbe került a motoros ernyők hazsi piacán. Mivel azonban tisztán motorozásra tervezett, „S” autostabil profillal gyártott ernyő egy sem ér a Nemo és a Reaction nyomába, vegyes használatukat is kínálunk ezért, elveinkhez híven: készetől.



Örözi a kezdőernyők passzív biztonságát, a haladó szárnyak siklósát és teljesítményét, valamint az akrobajakra utaló robbanékony dinamikát. A 8 JET-FLAP jó munkát végez – minimum sebesség 18–19 km/h, a további „lépeső” 37–51 km/h, a siklószám 8,3. Dinamikusabban startolható szélcsendben, de erős szélben sem akar megélni. Ajánlott ügyes kezdőnek, haladóknak, „átlagpilotáknak”, évi 30–50 órárt reptőknek, és akár a motoros ernyőzés szerelmeseinek is. Feltűnően jól emelkedik, a motor precesszióját jól kompenzálja, mindkét irányba fordulékony. Motoroslevedéssel utazósebessége 45 km/h, végsebessége 52 km/h, és még itt sem agresszív. Motornal és anélkül is élmény vele temmelni, remekül állja a turbulenciát.



ITV Tomahawk

A Tomahawk ernyő referencia a francia hátimotoros-társadalom számára, könnyű felhúzóval, a reptetés minden fázisában egyenletes teljesítménnyel, gyorsasággal és játékosággal tűnik ki. A Tomahawk 2 esetében a felhúzás még könnyebb, a sebesség tovább nő, és a szárnyvégek enyhe megemelésével játszható fordulatokat tesz lehetővé. A tapasztalt pilóták minden igényt kielégítő, gyors, kényelmesen és jól irányítható, pontosan kormányozható, élénk és sportos kupola.



ITV Pawnee

Egy ernyő, amelyik az Actiont akarja felülmúlni sebességben, de nem reflex profillal. Valószínűleg a maximum, amit a klasszikus siklóernyőből ki lehet hozni úgy, hogy még közben beleér a „standard”, más néven DHV I kategóriába. „Automata” startolás, „akros” fordulékony, teljesítményemelés siklószám, ideális járószám olyan haladó pilóták számára, akik motor nélkül is szeretnek repülni időnként egy frenetikusán.



**www.PARAPOWER.HU**

**Tesztelhetők a Parapower Redback hátimotorok**

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

**Ára: 2200 euró**



**Parapower**

**PPG ABC**  
Felhasználók tapasztalatai

Bővebb információk és rendelés:  
Szalma György  
+36-30-9322-927  
szalma@vampair.hu

**HÁTIMOTOROK**

**ERNYŐK**

**Kiegészítők**

A motorok és motorok

A motorok és motorok

**SNAP 100**

**Műszaki adatok:**  
Motor: kétfülemű, egyhengeres  
Hengerűrtartalom: 96 cc  
Sűrítési arány: 11:1  
Porlasztó: 20 mm-es membrános  
Gyújtás: elektronikus CDI  
Röpsúlyos kuplung  
Állat: helikoidális fogaskerék  
Max. teljesítmény: 12 kW 9000 ford./percen  
Tölkör: 56 kg, 90 kg pilótásúlyig optimális  
Tank: 8 liter

**Ára: 2900 euró**

**Simo TRC**

**Műszaki adatok:**  
Motor: kétfülemű, egyhengeres  
Hengerűrtartalom: 200 cc  
Porlasztó: Bing 32  
Gyújtás: Power Ignition CDI  
Speciális rezonánkiputató  
Extráként rendelhető elektronikus önindító  
Max. teljesítmény: 16 kW 7500 ford./percen  
Tölkör: 70 kg, 220 kg pilótásúlyig tandem-repülésre alkalmas  
Tank: 11 liter

**Ára: 3630 euró**

**FRESH BREEZE**  
POWERED PARAGLIDER

**Xcitor**

**Műszaki adatok:**  
h. x sz. x m.: 3,17 x 1,91 x 2  
Üres tömeg: 168 kg  
hasznos terhel: 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**

Végre itt egy motor, amely a nehézsúlyú súlyú pilóták számára is lehetővé teszi a tandemezést.

Érdeemes kipróbálni – együtt még jobb a levegőben!

A 26 lóerős Simonini Mini 2+ méret- és tömegadatainak hála napi 15–20 startot is könnyedén végezhetünk. 210–220 kilogramm körüli startsúly-lyal is elfogadható emelkedést tapasztaltam.

Simonini Mini 2+, a Fresh Breeze által „avionnávalva” 2900 eurótól!

## OKTATÁS GYÚRÓN

A Fresh Breeze tandem mint oktatási segédeszköz is bevált. Kiss István és Szalma Gábor oktatóink minden növendéket elvisznek szoktatóreplésre az első motoros start előtt. Aki pedig csak az érzésbe akar belekóstolni, szintén náluk jelentkezhet, hogy Gyúron vagy valamelyik másik oktatásra használt placcon felléphessen a levegő lépcsőjén a madarak emeletére.

Kiss István: 06 20 934 05 44,  
Szalma Gábor: 06 30 950 74 60

## 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.



Ami a szeptemberben indított „A lányok angyalok” mozgalommal illeti, már tíznél is több jelentkezőt sikerült összehoznunk az UL-repülés valamelyik válfajával, egyre jobban hisszük, hogy sikerül „visszaoltani” a szebbik nemet a repülésbe. Továbbra is várjuk olyan lányok-asszonyok jelentkezését, akik úgy érzik, hogy a női repülés repülő nagykövetei lehetnének. Tel.: 06 30 932 2937, gyuri@vampair.hu



Edna a gróval ismerkedik



Esztér motoros sárkányos repülés előtt



Veronika és Szilvia a szoktatóreplés után





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



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



**CAYENNE, DHV 2, Sportster**  
Az ernyő mely megalapozta a cég hírnevét. Aki látta, megjegyezte. Vérbeli sport ernyő, 8.5-ös átlagolt síklószám, 22-38-53, szinte érthetetlen passzív és aktív biztonsággal. Igazi hátimotoros fenomén. Teljesítményorientált, akrohajlamú, aktív pilótáknak szánt deszkakemény kupola, varázslatos, finom fordulékonyssággal.



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



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



**Poison, 2-3**

Az új kihívásokhoz

**SKYWALK**  
PARAGLIDERS

Már kapható, 2000 eu. !  
[www.solarispp.hu](http://www.solarispp.hu)





## FLY-TRADE

Kereskedelmi és Szolgáltató Bt.

Új hátimotorok már 2000 eurótól!

- használt motorok forgalmazása
- szervizelés
- alkatrész-utánpótlás

### Flash line – új Snap 100 cm<sup>3</sup>-es motor

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

### SMN 130 tandem, 206 cm<sup>3</sup>-es Simonini motor

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

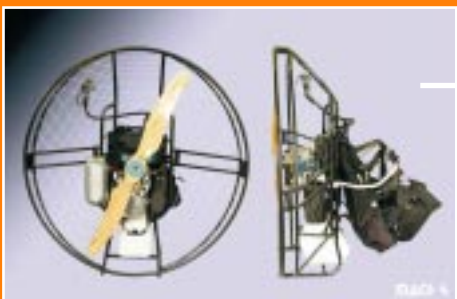
### Mach 4 árengedménnyel Solo 210 motor

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

Végh Ernő

Telefon: 06 20 932 9004

E-mail: vegherno@mailbox.hu



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



**Monte Carlo 2006. január 28–február 4.:**

**Termikrepülő Tábor II.**

**Részvételi díj: 37 ezer Ft**

**Megbeszélés és videó vetítés**

**December 20-án,**

**a XI. Elek u. 11-ben, 18<sup>30</sup>-tól.**



### **Kedves Siklóernyősök!**

Az EnAIRgy Siklóernyős Iskola és Club a hagyományaihoz híven 2005. decemberében utat szervez Monte Carlo-ba, a Francia Riviérára.

Amit biztosítunk:

" 7 éjszaka 4-6 fős felszerelt apartmanokban (az apartman 1 helységes, 1 francia- és egy emeletes ágygal; felszerelt konyhasarokkal)

" kiszállítás 9 fős buszokkal (fakultatív: 22e Ft/fő),

" Felszállítás, igény szerint akár napi 2 alkalommal,

" Szervezési díj

" URH

és nem utolsó sorban a megszokott jó hangulat. Indulás előtt mindenkinek adunk térképet, illetve lehetőség van arra, hogy e-mailben képeket küldjünk a szállásról!

Klubest keretében videóvetítést tartunk a tavalyi, illetve tavalyelőtti táborról.

" Hozzá tartozóknak a részvételi díj: 28.000 Ft/fő

" Jelentkezés 20.000 Ft előleggel történik,

a részvétel fontos feltétele az Atlasznál megkötött biztosítás! A biztosítás nálunk is megköthető!

**Jelentkezési határidő:  
2005. december 20.**

**enairgyclub@freemail.hu**

**Tel:06-20-9458-658**

**Tel:06-20-42-42-815**

**www.enairgy.hu**



**Akciós  
Airwave  
ernyők!**



**Bomba árak!**  
Nem Teszkó, de gazdaságos.  
A legjobb minőség  
a legjobb áron.  
Most akár 20-30%-kal  
olcsóbban vehetsz ernyőt  
akár részletre is, a készlet erejéig!  
Ragadd meg a lehetőséget  
és repülj a világ legjobb ernyőjével.

**www.enairgy.hu  
enairgyclub@freemail.hu  
(20) 9458-658**





The image features a variety of Apollo UL aircraft in flight against a deep blue background. At the top, a yellow and blue glider is shown in a steep climb. Below it, a large blue glider is suspended by a network of white lines, with a bright, glowing light source behind it creating a lens flare effect. In the center, a red motorized aircraft is prominently displayed. To its right, a smaller white and red aircraft is visible. At the bottom, another yellow and blue glider is shown in flight. The overall composition is dynamic and highlights the range of aircraft offered by Apollo.

# APOLLO

UL AIRCRAFT "HALLEY"

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