

madártoll

A szabad repülők lapja – 145. szám – 2005. január

Lábról
az
égbe



www.HOR-PROP.com

Fa légc�avarok gyártása

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

mobil: 00-421-905-134305

00-421-908-530603

mail: hor-prop@hor-prop.com



Megjelent

KEREKES LÁSZLÓ

A SÁRKÁNYREPÜLÉS VARÁZSA

AZ ALAPOKTÓL A CSÚCSIG

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



A Szabad Repülők Szövetségének lapja
Postacím: 1550 Budapest, Pf. 59.

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

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

Grafika: HEMMERT LÁSZLÓ

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

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

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

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

A címlapon:

Bajnok BALÁZSOK: UJHELYI ÉS VÉRTES
Montázs: BERIC

Beszámoló

Az ASE 2005. évi közgyűlésének jegyzőkönyvi kivonata



A Közgyűlés helye: Bp. XIII. Dagály u. 11., Ideje: 2005. január 8. 10-11 óráig.

1. Tiszteletbeli és aktív tagok megválasztása:

A közgyűlés az egyesület tiszteletbeli tagjává választotta Fellner Attila pilótatársunkat, aki az elmúlt évben elhunyt. Emlékének néma felállással tiszteltük.

Felkérte tiszteletbeli tagnak Dr. PETRÁNYI GYÖZÖT, régi sárkányos pilóta barátunkat, aki orvosként segített a siklórepülés deregulációs elveinek megfogalmazásában, valamint VALKÓ JUDITOT, aki a siklórepülés biztosítási alkusza – mindketten a Szabad Repülők Szövetsége elnökségének megválasztott tagjai.

Az egyesület aktív tagjának jelentkezett BAKOS ERIKA sárkányrepülő, aki a sárkányos szakosztály vezetését vállalta

el. A közgyűlés a jelölteket egyhangúlag megszavazta.

2. A vezetőség 2004. évi beszámolójának elfogadása

A korábban kiküldött beszámoló a közgyűlés egyhangúlag elfogadta..

3. Javaslat a tisztségviselők választásához

A vezetőség mandátuma lejárt (ASZ. 4.2. pont). A közgyűlés a korábbi vezetőséget egyhangú nyílt szavazással a következő 4 évre megválasztotta.

Az Ellenőrző bizottságból az egyesületből való kilépése miatt lemondott CSÖMÖR HERMINA helyett a közgyűlés BAKOS ERIKÁT választotta meg az Ellenőrző bizottság harmadik tagjának.

4. 2005-ös javaslatok

A szakág éves szekcióülésén az egyesület egyéni vállalás alapján az alábbi 8 küldöttel képviseltette magát: Ambrózy Péter, Jarosch Imre, Kardos István, Kiss Oszkár, Magyar Bertalan, Nagy László, Tóth Zsuzsanna, Zsembery András. Küldötteinket azzal indítottuk a szakágira, hogy támogassák a PPG sportág szakágon belüli üzemeltetését, valamint a sportlap létrehozását.

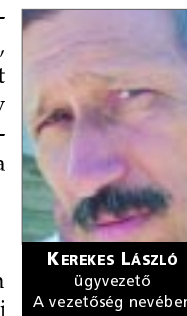
5. Pénzügyeink

Aki az egyesületen keresztül kíván MRSZ liszenszet, annak a tagdíj

2005-re 4000 Ft Madártoll-támogatás a Szabad Repülők Szövetségébe, valamint személyenként 7000 Ft és egy légi jármű után 4000 Ft, (tandemre 6000 Ft) a nyilvántartásba befizetendő díj. Aki más egyesületnél MRSZ tag, de asés is szeretne lenni, annak a tagdíja 4000 Ft Madártoll támogatás a Szabad Repülők Szövetségébe. Ezt az összeget vagy személyesen kell befizetni a szakosztályvezetőnél, vagy normál postai feladószevényen a 1550. Bp. Pf 59. címre az ASE-nek megjelöléssel kell feladni (a közlemények rovatban tüntesd fel az ernyőd típusát és azonosítóját, valamint a születési adatodat, ha tavaly még nem volt licenszed).

Amennyiben 2005-re nem lesz startalap, az Óbuda starthelyet terveink szerint egyesületi tagjainknak díjmentesen, az egyesületünkön kívülieknek 1000 Ft éves starthely karbantartás hozzájárulásnál nem drágábban megpróbáljuk a természetvédelmi engedélynek megfelelően működtetni.

Az ASE tagoknak továbbra is díjmentes ügyintézés és továbbképzéseket, valamint kedvezményes (2000 Ft-tal olcsóbb) HHH behajtási engedélyt biztosítunk 2005-ben (szerdánként egyesületi napokon személyesen lehet átvenni).



KERESKES LÁSZLÓ
ügyvezető
A vezetőség nevében

6 Siklórepülés, 2004.

A Magyar Repülő Szövetség Siklórepülő Szakágának éves beszámolója

Üzembentartás

Szakágunk szakmai tevékenységének alapvető szabályozói: az 1995. évi XCVII törvény, a 141/1995 (XI.30.) Korm. rendelet, a 14/2000 sz. KöViM rendelet, a 63/2001. (XII.23.) KöViM rendelet, és a 14/1998. (VI.24.) és 25/2003. (IV.25) KVHM-HM-KTM együttes rendelet, amelyekben a siklórepülésre vonatkozó előírások értelmezhetők, és amelyek alapján a rendszer valamennyi elemét szabályozottan és joghézagmentesen lehet működtetni. Tevékenységünk alapja továbbra is a PLH vezetőjével 2002. december 3-án folytatott konzultáció volt, amelynek Emlékeztetőjében rögzítettük üzemeltetési tevékenységünk sarokpontjait. Ennek szellemében kidolgozott Minőségirányítási rendszer alapján végezzük szakmai tevékenységünket.

2004-ben a folyamatos javítás érdekében tovább fejlesztettük az üzemeltetési rendszerben érdekelt igényeinek felmérését, és elemzéseket végzünk a hatékonyságra vonatkozóan.

Sajnos a rendszer működését pont azok nem értették meg, akik annak bevezetését elrendelték. Az üzemeltetési rendszerünkbe bejelentkezett klubok szakmai vezetői, valamint a társ-repülőszervek számára az év során 69 előadást tartottunk, amelyre sajnos a PLH-tól csak egy szakem-

ber jött el, a PoLéBiSz-től azonban rendszeres látogatást kaptunk.

Így továbbra is követelmény marad, hogy szélesebb körben kell ismertetni a minőségirányítási rendszer céljait és a minőségpolitikánkban foglaltakat.

A siklóernyős társadalom igénye és véleményeinek széleskörű feldolgozása után továbbfejlesztettük a képzési tematikákat.



KEREKES LÁSZLÓ
főpilóta-helyettes



PERECZES ZSOLT
szakbizottság-vezető

Sajnos a folyamatos költözés és a körülményessé váló munkakörülmények miatt kevés idő jutott az évközi ellenőrzésekre és az események azonnali elemzésére és feldolgozására. Folyamatosan próbáljuk behozni elmaradásainkat, amelyeknek egyik fő oka, hogy az MRSZ belső válsága jelentős időt vont el és gyakran értelmetlen feladatokkal növelte a szakmai követelményekből fakadó túlterhelést, miközben a jelzéseinkre, amelyek évek óta húzódo problémákat tárnak fel, nem sikerült sem megnyugtató, sem semmilyen választ sem kapni.

Az új vezetés, valószínűleg a mi hibánkból nem ismerte meg rendszerünket. Fontos feladat tehát a „házon belüli tájékoztatás” megoldása.

Minőségpolitikánkból fakadó alapvető célunkat a repülésbiztonság javítását ebben az évben beárnyékolta két halálos baleset, amelyekben ugyan a rendszer

működésének hibája nem volt kimutatható, inkább a rendszer szabályozóitól való eltérést tekinthetjük a balesetek okainak, de az elemzés azt is feltárta, hogy szigorúbb követelménytámasztással, a szabályok következetesebb betartásával a katasztrófák elkerülhetők lettek volna, ezért még nagyobb hangsúlyt kell fektetni a képzésre és ennek során a nevelésre.

Komoly aggodalmat jelent szakágunk számára a szűkülő „életter”, és az, hogy ez irányú segélykiáltásaink süket fülekre találnak akkor is, amikor ez az elhanyagolt helyzet már életveszélyeket teremt.

Az MRSZ siklórepülő szakág 2004-ben 7 siklórepülő iskolát akkreditált, jelenleg 50 szakosztályban felkészített szakmai vezetők rendszere irányítja a képzést és a pilóták balesetbiztosítási adatközlését. Mintegy 1399 pilóta regisztrálta magát a mi szakmai szabályainkat választva a Repülőszövetség sportolójaként és 1316 légi jármű üzemeltetését végezte 2004-ben az MRSZ siklórepülő szakága.

Hét alkalommal szerveztünk továbbképzést az 50 siklórepülő szervezet szakmai vezetésére és 103 oktatója, valamint 66 műszaki vezető számára. Két oktatói tanfolyamot és vizsgáztatást vezettünk le, amelyen 12 oktató szerzett új jogosítást.

A sport

Sportszabályzat. 2004-re a siklórepülő sportszabályzat komoly előkészítő munka után, jelentős átalakítással készült el. Az eddigi visszajelzések alapján a siklóernyőzésben az élsportolók (mint a leginkább érdekelt) között jól vizsgázott a válogatóversenyek rendszere. Utólagosan hibás elképzelésnek bizonyult viszont, hogy a válogatóversenyek között nem szerepelt magyar verseny, mert az amúgy is igen kevés anyagi támogatás mellett így az élversenyzők nem voltak érdekeltek a magyarországi részvételben.

Emiatt maradt el az Eged Kupa, mint az egyetlen magyarországi rangsorolónak hirdetett verseny 2004-ben.

A sárkányrepülésben a BERTÓK ATTILÁHOZ kapcsolódó speciális helyzet miatt nem is lettek válogatóversenyek kijelölve.

NMK. Ismét kiírtuk a Nemzetközi Magyar Kupát, és célszerűnek látszik a jövőben is továbbvinni ezt a 2003-as kezdeményezést. Jelenleg is 25 siklóernyős sportoló szerepel a nemzetközi rangsorban.

MKK. Valószínűleg az általánosan gyengébb időjárás miatt a 2003-as évnél kevesebb nevező volt. Az értékelés során ráadásul sok hiányos dokumentációt szerepelt, ami miatt szép távokat nem lehetett érvényesnek tekinteni.

Rozsdás Nagykarabiner-díj kiírása. Nem kapott kellő hangsúlyt, lehetőség szerint díjazással és publicitással erősíteni kellene 2005-ben.

Hazai versenyek: sárkányrepülésben sikeres Menyhárt Éva Emlékverseny volt májusban (FAI 2). Nem hivatalos siklóernyős csörlős versenyként augusztus elején volt az MPC-kupa.

Nemzeti bajnokságok. A 2004-es évben nem volt siklóernyős nemzeti bajnokság. A sárkányrepülő nemzeti bajnokságot pedig csak Szlovákiában tudtuk megrendezni. Ennek okaiként elsősorban a sportági támogatások hiányát kell megnevezni, és bár mindkét bajnokság meg lett hirdetve, sikertelenek, vagy alacsony részvételi arányúak voltak.

Siklóernyős szövetségi kapitányi pályázat. Egyetlen pályázat érkezett: SIMONICS PÉTER részéről. Nem egyhangúlag, de kijelölte a szakbizottság őt a pályázata alapján. Sajnos magánéleti problémái miatt az év során alig tudott részt venni a posztjal járó munkában.

Sárkányrepülő szövetségi kapitányi pályázat. PETRÓ ZOLTÁN és KEREKES LÁSZLÓ részéről érkeztek be pályázatok, a szakbizottság Kerekes Lászlót választotta.

HG FAI 1-es verseny: sárkányrepülő EB (Franciaország). Csapatvezetőként Petró Zoltánt jelöltük.

PG FAI 1-es versenyek: siklóernyős Ázsia Nyílt bajnokság. Május környékén bizonytalanná vált, hogy a 2004-es évben lesz-e FAI 1-es versenyzési lehetőség Európában, így támogattuk 2 sportoló indulását ezen a versenyen. **Siklóernyős EB** (Görögország). Csapatvezető: PERECZES ZSOLT. **FAI tagsági díj.** Az MRSZ részéről a FAI-tagsági díj befizetése jelentősen késlekedett. Emiatt ideiglenesen bonyodalmak lettek a FAI CIVL képviselőinkben is. Bár a hibát az MRSZ korrigálta, de mindent meg kell tenni, hogy máskor ne fordulhasson elő, hogy csak a FAI jóindulatán és toleranciaszintén múltott, hogy nem lettek a 2004-es nemzetközi eredményeink törölve!

Rekordok. A rossz idő ellenére született néhány magyar rekord a siklóernyőzésben. **Rangsorok.** Sárkányrepülő rangsor meg lett hirdetve, az előzetes siklóernyős rangsor elkészült, óvások nem érkeztek, így hivatalosnak lehet nyilvánítani.

Sportdiplomácia

2004-ben nem vettünk részt FAI konferencián. Küldötteink meglepve tapasztalták, hogy az FAI értesítése alapján az MRSZ-től csak a hőlégballon és a modellező szakág küldötti státusa él, így a hivatalos értesítésektől elestünk, kikerültünk az FAI vérkeringéséből. Nehezményeztük, hogy az MRSZ elnöksége nem tájékoztatta erről a szakágat, és ennek hatására decemberben végül a megbízott főtktár elküldte kijelölésünket az FAI felé. A CIVL ülésen való távolmaradásunk, úgy tűnik, nem okozott kiesést a sportdiplomáciai kapcsolatokban, hacsak abban nem, hogy mintha elnöki ígéret történt volna Podbrezován arra vonatkozóan, hogy szavazatunkkal támogatjuk a szlovákok ajánlatát a Sárkányrepülő VB megrendezése vonatkozásában. ■

MRSZ főpilótai intézkedés

Tárgy: Siklóernyős Tandem szakoktatói jogosítások bevonása és új-ravizgáztatás

A PLH 533481/2/04. számú határozatában foglaltak, valamint MOGYORÓSI SZILÁRD halálos balesetének kivizsgálásából az MRSZ tudomására jutott információk alapján az MRSZ főpilótája elrendeli a siklóernyős tandem szakoktatók újravizsgáztatását. A vizsga az érvényben lévő tandem tematika ismereteire, különösen az ellenőrzések, a check-listák és az utassal való kommunikáció ismeretére terjed ki. A vizsgáztatást az éves továbbképzések során kell végrehajtani. Azoknak a siklóernyős tandem-szakoktatóknak, akik az újravizsgázáson nem vettek részt a jogosítása 2004. december 20-tól nem érvényes.

A PLH határozatára HAULIK ÁRON siklóernyős oktató oktatói jogosítását az esemény rendőrségi kivizsgálásáig, illetve a büntetőeljárás befejezéséig az MRSZ főpilótája visszavonja, egyben felhívja a figyelmét a PLH határozatában foglaltak betartására.

Az MRSZ Siklórepülő Szakágának minőségirányítási rendszerében folytatott siklóernyős tematika módosításába be kell illeszteni a PLH határozatban előírtakat.

Mindezek az éves továbbképzésen több más témakörrel együtt ismertetésre kerülnek. Függetlenül attól, hogy ki mikor szerzett siklórepülő oktatói jogosítást, az 2005-ben csak akkor lesz érvényes, ha a kötelező továbbképzésen részt vett és az ott elhangzottakat megismerte. Kérek minden klubvezetőt, hogy oktatóit tájékoztassa erről!

Kerekes László
szakágvezető

Érvényes siklóernyős rekordok 2004. december 31.

REKORD	MAGYAR-ORSZÁGON REPÜLT	BÁRHOL REPÜLT	NŐI ITTHON	NŐI BÁRHOL	TANDEM ITTHON	TANDEM BÁRHOL
Szabad táv	185 km Simonics Péter 2000.05.30. MKK	319,2 km Forgó Szilárd 2002. 11.26. Brazília	94 km Ákos Zsuzsa 2003.04.22. MKK	94 km Ákos Zsuzsa 2003.04.22. MKK	120,7 km Balázs Róbert és Balázs Hajnalka 2004.05.20. MKK	120,7 km Balázs Róbert és Balázs Hajnalka 2004.05.20. MKK
Céltáv	172 km Forgó Szilárd 2000.05.30. MKK	281 km Forgó Szilárd és Simonics Péter 2002. 11.21. Brazília	68,8 km Forgó Katalin 2004.09.06. MKK	68,8 km Forgó Katalin 2004.09.06. MKK	99 km Balázs Róbert és Balázs Hajnalka 2004.05.20. MKK	99 km Balázs Róbert és Balázs Hajnalka 2004.05.20. MKK
Távolság hurokrepülésben	79,6 km Lázár Gábor 2003.07.20. MKK	107,8 km Forgó Szilárd és Simonics Péter 1999. 07. 04. Ausztria VB	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord
Sebesség 100 km-es hurokban	Nincs jegyzett rekord	??? Forgó Szilárd 1999. 07. 04. Ausztria VB	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord
Távolság háromszögön	50,5 km Lázár Gábor 2000.05.25. MKK	113 km Bocsák Béla 1996.08.17. Svájc	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord
Sebesség 25 km-es háromszögben	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord
Sebesség 50 km-es háromszögben	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord
Sebesség 100 km-es háromszögben	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord
Nyert magasság	2239 m Andrási Roland 2003.06.29.	2238 m Simonics Péter 2002.11.21. Brazília	Nincs jegyzett rekord	Nincs jegyzett rekord	1488 m Kiss István és Panka 2003.07.20. Nyikom Kupa	1488 m Kiss István és Panka 2003.07.20. Nyikom Kupa

10 Bulgáriai siklóernyős és sárkányos lehetőségek

Sziasztok! Most kaptam Bulgáriából egy e-mailt a bolgár Paragliding Liga vezetőjétől, amelyben elküldte a saját website-ját a bulgáriai siklóernyős és sárkányozási lehetőségekről, melyet szervezett formában tud biztosítani az odalátogatók számára. A részletes ideai ajánlatokat meg lehet tekinteni árakkal

és starthelyek bemutatásával a www.severin.hit.bg site-on.

Ha megnéztétek és van további érdeklődés, a megadott telefonon, vagy E-mail címen lehetséges angolul. (Vagy esetleg nálam a 06 30 9856 038-on magyarul) Üdv:

DELEFF ISTVÁN

MSE álma egy új hangártető

Tavaly egy GYISM-pályázaton 1073 jelentkező közül kb. 20 százalék jutott némi támogatáshoz, köztük szerencsére az MSE Sárkányrepülő Szakosztálya is. A húsz éve életveszélyes és aládúcolt hangárunkra szerettünk volna új tetőt. Ez a hangár a bölcsője és otthona a magyar sárkány- és siklóernyős sportnak. Igaz, a nyert összeg a tizede lett a pályázottnak, mégis megindította fantáziánkat. Hozzá tettük a saját pénzünket, ötleteinket, munkánkat. Igazi repülőssé összmunka volt. Sárkányos készítette a terveket, a kiegészítő munkákat pedig a Szakosztály végezte társadalmi munkában. A kivitelezés Szabó Ernő érdeme, aki a siklórepes levelező listás hirdetésre jelentkezett, a műszaki ellenőrséget pedig egy vitorlázó vállalta. Az engedélyeztetés hosszadalmasságával ellentétben az építés néhány hét alatt lezajlott, még szerencsére az építésre alkalmas időjárásban. Aki ma benéz, látványos változásokat tapasztal. A szándék erős, hogy folytassuk a munkát, de ehhez további pénzforrásokat kell találnunk. Ha tudtok ilyen, szóljatok.

BARÁTH ZOLTÁN

ASE program

2005-ben ismét indul szerdánként az MRSZ oktatótermében (Budapest, XIII. kerület Dagály utca 11. II. emelet) a szakmai előadássorozat siklórepülőők számára. A termet délután 5 körül nyitjuk, a szervezett előadásokat 18.30-tól kezdjük és alkalmanként egy 50 perces témát tervezünk feldolgozni. Az előadások után mód lesz kötetlen beszélgetésre, vagy eszmecserékre.

Az előadások programja

- Január 26.: **Repülésmechanika**
(KEREKES LÁSZLÓ)
- Február 2.: **Elesni szabad – siklóernyősöknek és sárkányosoknak**
(Kerekes László)
- Február 9.: **A gyakorlati repülés elmélete siklóernyősöknek**
(WINKLER TAMÁS)
- Február 16.: **Meteorológia siklórepülőőknek I.**
(Kerekes László)
- Február 23.: **Meteorológia siklórepülőőknek II.**
(Kerekes László)
- Március 2.: **Felszerelésismeret siklóernyősöknek**
(SZEGEDI MIKLÓS)
- Március 9.: **Vészhelyzet vagy akrorepülés?**
(TASI GÁBOR)
- Március 16.: **Elsősegélynyújtás**
(DR. RÁCZ PÉTER)
- Március 23.: **A jogszabályok útvesztőiben**
(KEREKES LÁSZLÓ)
- Március 30.: **Mentőernyő-használat**
(BALOGH ATTILA)
- Április 6.: **A magyar légtér**
(Kerekes László)
- Április 13.: **Termikelés és távrepülés**
(FORGÓ SZILÁRD)
- Április 20.: **Navigáció**
(FARKAS SZILÁRD)
- Április 27.: **Versenytaktika a siklórepülésben**
(VÉRTES BALÁZS)

Reméljük, hogy az előadássorozat minden résztvevő számára hasznos és élvezetes lesz. Az előadások mindenki számára nyitlak és díjmentesek. Szeretettel várunk minden kedves érdeklődőt!

ASE



(Ez az előadás a PoLéBiSz által szervezett, 2004. november 6-i nyílt szakmai napon a Budapesti Műszaki Egyetemen hangzott el – sajnos azok, akiknek szolt, már nem várták meg...)

Lábról az égbe...

a szabad repülés és a légiközlekedés

Bevezető

A szabad repülés, mint terminológia nem általunk önkényesen felvett dolog. Amikor 1977-ben elkezdtem a sárkányrepülést, egyetlen olasz újsággal találkoztunk csak a *Vol Libre* Magazinval. Fekete-fehér, de sok képpel illusztrált kiadvány, a sárkányrepülésről szolt de a *Vol Libre* – azaz Szabad Repülés nevet viselte. Azután 1986-ban a gyöngyösi Sárkányrepülő EB-n olvastam az angolok visszaszállító kocsijának oldalán az angol szöveget (akkor még nem tudtam angolul, hát lefordítottam magyarra): „AZ IGAZI PÍLÓTÁK SÁRKÁNNYAL

REPÜLNEK!”. Végül az utolsó dőfést az FAI illetékes szakszervezetének megnevezése adta. Ők nem a Függővitorlázó, hanem a Szabad Repülő Nemzetközi Bizottságának (CIVL - Committee Internationale Vol Libre) nevét választották. A szabad repülés tehát nem magyar találmány, csak szakágunk nemzetközileg használt megnevezésének pontos fordítása (a függővitorlázó szó a legjobb esetben is csak ferdítés). Tehát nem „hártyásszárnyúak”, nem „könnyűvitorlázók” vagy „puhatestűek”, hanem szabad repülők vagyunk. Akkor is, ha ez mások rólunk alkotott elképzeléseibe nem illik bele.

gővitorlázó szó a legjobb esetben is csak ferdítés). Tehát nem „hártyásszárnyúak”, nem „könnyűvitorlázók” vagy „puhatestűek”, hanem szabad repülők vagyunk. Akkor is, ha ez mások rólunk alkotott elképzeléseibe nem illik bele.

1. A hazai szabad repülés múltja

1973-ra tehetjük a hazai szabad repülés kezdetét, amikor a sárkányrepüléssel egy kis csoport kezdett foglalkozni. Én akkoriban az *Ifjúsági Magazin* egy cikkében olvastam róluk először. „Nyugatimádó fiatalok egy radikális csoportja egy új, életveszélyes hőbortnak hódol a Hármashatár hegy lankáin – a sárkányrepülésnek.”

A fiatal és életüket megunt nyugatimádók komoly gépészmérnökök és egyetemi tanársegédek voltak, némelyikük komoly vitorlázórepülő sportmúlval büszkélkedhetett. ORDÓDY MÁRTON, KISS FERENC, LONKAY TAMÁS, GAUSZ TAMÁS mind-mind szakmájuk legjobbjai, akik ésszel és a világszínvonalal egyenértékben alapították meg hazánkban ezt a sportot. De, amint látható, már akkor beskatulyáztak minket oda, ahonnan azóta sem sikerült kitörnünk. Hiába voltak a világsikerű kezdeményezések



(tudomásom szerint például a flatterzsinór az ő találmányuk), hiába voltak a kezdeti Európa-hírű sikerek (egy Zakopane Kupáról szoló híradás szerint „a magyar versenyzők asztalterítóból és vízvezeték-csőből épített szerkezeteikkel agyonverték a világ legjobbjait” az első hat helyről ugyanis ötöt magyarok hoztak el), a hazai szabad repülés máig a repülés mostohagyereke maradt.

1979-től a sárkányrepülés az MHSZ szervezetébe került a többi repülő szakág mellé, ahol megteremtődtek a hazai szabályozás alapjai (a 45-ös Légügyi Előírás) és szervezetei. A hazai szabályozás rendkívül degradáló és az európaihoz mérten indokolatlanul háttérbe szorító volt ugyan (pl. „a siklórepülő légi jármű minden más légi járművel szemben elsőbbségadásra kötelezett” volt az előírás szerint), de legalább voltak felszállóhelyeink (repülési területeink) és volt „gazdánk” aki nem csak követelt, de néha adott is.

1990-től a szervezett üzemeltetést a megszűnő MHSZ-től átvette az MRSZ. Az MRSZ keretei között indult el legális szabályozással a sárkányozás testvére, a siklóernyőzés. A jogi



szabályozás híján a 45-ös adta kereteknek megfelelően, a Repülőszövetségben kidolgoztuk az üzemeltetés személyi, tárgyi és repülő-környezeti struktúrájában a biztonságos képzést, a szakszerű légialkalmassági vizsgálatok és ellenőrzés rendszerét, és a repülési területek üzemeltetésének feltételeit. Szabályozott és fegyelmezett rendszerben működtünk már akkor is, bár ez sok kívülálló számára hihetetlen és felfoghatatlan volt.

1996-tól a repülés jogi szabályozásával (Légiközlekedési Törvény) a siklórepülés is szabályozott jogi keretek közé került. A törvényelőkészítő munkában szakágunk is szerepet kapott, hónapokig jártuk a Közlekedési Minisztériumot a német, svájci, angol és amerikai szabályok fordításaival. Ezért nem került a jogszabályok közé orvosi követelmény (mert például a biciklizéshez sem kell), és ezért nem volt kötelező felfesteni az azonosító jelet a szárnyra.

2004-re az EU-csatlakozás módszereiben és megközelítésében új követelményeket támasztott a szabad repülés hazai jogszabályi megítélésével kapcsolatban. Ha valóban harmonizált jogszabályokat szeretnénk, akkor további deregulációra lenne szükség, az egyszerűbb, átláthatóbb szabályozás megteremtése érdekében. Mert ma például ahhoz, hogy valaki rád-lira üljön, rendelkeznie kell a hazai Téliport Szövetség liszenszével, és persze az ehhez szükséges tagdíj és egyéb díjak befizetésével. Különben folyamatos atrocitások érik, mivel „szabálytalanul lesiklást kísérel meg” a szánkópályán.



KEREKES LÁSZLÓ



2. A siklórepülés hazai jogszabályi háttere

A siklórepülés rendszerének valamennyi rész-rendszerét ma törvényi és jogi szabályozás öleli fel. Ennek oktatása minden szinten követelmény, a pilótáink, de még a növendékeink is jobban ismerik ezt a rendszert, mint a legtöbb ellenőrző közeg. Nagy melléfogás azt mondani, hogy a siklórepülés ma jogilag szabályozatlan terület.

Aki ismeri ezt a rendszert, az épp az ellenkezőjét tapasztalja, azt, hogy nagyon is túlszabályozott. Hiszen a törvény előírásainak megfelelően csak hatóságilag jóváhagyott tematika szerint folytatható a képzés, amelynek megítélésére jelenleg nincs gyakorló szakembere a jóváhagyott tematikán túl igazolnia kell a növendéknek a szervezethez tartozást (MRSZ-igazolvány, licence, sportigazolvány, startkönyv). A jogosítás nyilvántartására külön munkafüzete van; a légi jármű üzemeltetéséhez (talán Európában egyedül) kötelező a törzskönyv vezetése; az alkalmassági kártya a szük-

jogszabályi háttér	Személy	Légi jármű	Légtér
ALKOTMÁNY	A repülés alanyi jog Az élet,	Veszélyes üzem a vagyonbiztonság	A légtér használata alanyi jog és a környezet védelme.
TÖRVÉNY XCVI/1995. tv. a légi közlekedésről Természetvédelmi tv.	Lajstromozásra nem kötelezett légi jármű vezető képzése (32.§.) bizonyítványa (52.§.) felelőssége (54-58.§.) balesetek (64-66.§.)	Lajstromozásra nem kötelezett légi jármű nyilvántartása (17.§.) biztosítása (69.§.)	Nem nyilvános repülőter (37.§.) Csak engedéllyel!
RENDELETEK 141/95. sz. Krm. rend. 218/99. Krm. rend. 14/1998. Egy. Rend. (25/2003.) 39/2001. Krm. rend. 14/2001. KÖVIM 63/2001. KÖVIM	Szabálysértések (58.§.) Repülési szabályok	Biztosítás mértéke! VFR Légi alkalmasság GKM RENDELETTERVEZET?	Fel és leszállás (22.§.) Légtér (+1 CAO térkép) Légi KRESZ
ÖNKORMÁNYZAT	Tömegsport érdek		I. főkövetkeztetvédelmi hatóság

séges igazolásokkal (biztosítás és nyilvántartásba vétel meglelte); és bizonyos területeken a felszálláshoz írásos engedélyek vagy matricák; esetleg még a behajtáshoz is külön vizsgák tartoznak, ami illetlenként más és más, nehogy valamiféle uniformizált rendszer alapján könnyen el lehessen igazodni.

A rendszerszemlélet alkalmazásával a Szövetség Siklórepülő szakágában kialakítottunk egy szabályozott (bár elismerem, eléggé túldokumentált) rendszert, a pilóta és légi jármű rendszer valószínűségi térbeli, valamint elvonatkoztatott természettudományos és jogi környezetének és kapcsolatrendszerének vizsgálata alapján. Jogszabályi megkötés miatt mindezt minőségirányítási rendszerbe építve, megvalósítottunk egy működtetett siklórepülő üzemeltetési rendszert, amelyekben nonprofit szervezetek nonprofit tevékenységét szabályoztuk a repülésbiztonság érdekében. A rendszer

bevált és működik. Tudomásunk szerint az egyetlen szakág vagyunk a repülésnek, amely a 63/2001-es KöViM rendelet előírását ilyen szinten teljesítette.

Valahogy a más szakágak mégis másként ítélnék meg minket.

3. A szabad repülés európai elvei

Ezekkel az elvekkel először 1990 júniusában találkoztam, akkor a DHV (a Német Siklórepülő Szövetség) Repülőszövetségtől való függetlenné válása kapcsán, mint nemzetközi ajánlások kerültek

a közös európai szabályozás fókuszába. Azután San Francisco-ban, mint az MRSZ küldötte az FAI (a Nemzetközi Repülőszövetség) illetékes szakbizottságában, a CIVL-ben képviseltem a hazai érdekeket. Akkor foglalta pontokba ezeket az elveket az alábbiak szerint



az Európai Légitársaságok Fórumának siklórepülő koordinátora, KLAUS TANZLER:

- a légialkalmasság a nemzeti szövetségek hatásköre legyen;
- egyedi siklórepülőket a típus igazolását mutassák be;
- azonosító jelet a szárnyra nem kell felírni;
- a másnak okozott kárra szóló biztosítás kötelező;
- a területek használatához csupán a tulajdonos engedélye szükséges (nem kellene hatósági engedélyek). A leszállás bárhol lehetséges;
- a pilótajogosítást a nemzeti szövetség adja ki, azokat nem szükséges megújítani. Képzést csak oktatói jogosítással szabad folytatni;
- különleges orvosi alkalmasság nem követelmény, elegendő a személy nyilatkozata („I am fit”);
- külföldön engedélyezett a repülés a hazai képzettség alapján;
- az oktatók külföldön csak az adott ország engedélyével oktathatnak;
- az iskolák a nemzeti szövetség által legyenek nyilvántartva és ellenőrizve;
- a légtérhasználat a vitorlázórepülőkkel azonos módon történhet;
- a határátrépléshez nem szükségesek engedélyek.

Ez a 12 pont azután részeiben beépült a hazai rendszerbe, de néhányat közülük itthon nem sikerült megvalósítani. Pedig már majd egy éve EU-tagország vagyunk!



4. A hazai gyakorlat

A jogi szabályozás alapján az MRSZ teljes körűen szabályoz, mégis egyes területeken, szakemberei véleménye ellenére, anomáliák alakulnak ki. Ilyen a természetvédelem szabad repüléssel ellenséges viselkedése, amelynek hatására a legálisan használható területek száma 20 százalékra csökkent. A Pilis, a Szársomlyó, a Naszály, a Bükk, a Mátra, a Csobánc vagy a Tokaj-hegy természetvédelmi a természettől idegen érdekeket védenek, és hogy ez minél kevésbé

legyen látható, kiűzik a siklórepülést a korábban a sport érdekében működtetett terepekről.

Eközben teret kaphatnak a vadászok, a crossmotorosok, az off-road sportolók. Csak lábról nem szabad ma Magyarországon az égbe jutni a természetvédelmi helyeken. Ez a helyzet az európai elfogástól idegen és érthetetlen. Az érvék sekélyesek és ostobák, csak nevetni lehet rajtuk. Csak az a baj, hogy a jog nem csupán mögöttük áll, de löfögyvert is adott a kezükbe...

A légtér ésszerűtlen felosztása indokolatlanul sok korlátozást tartalmaz.

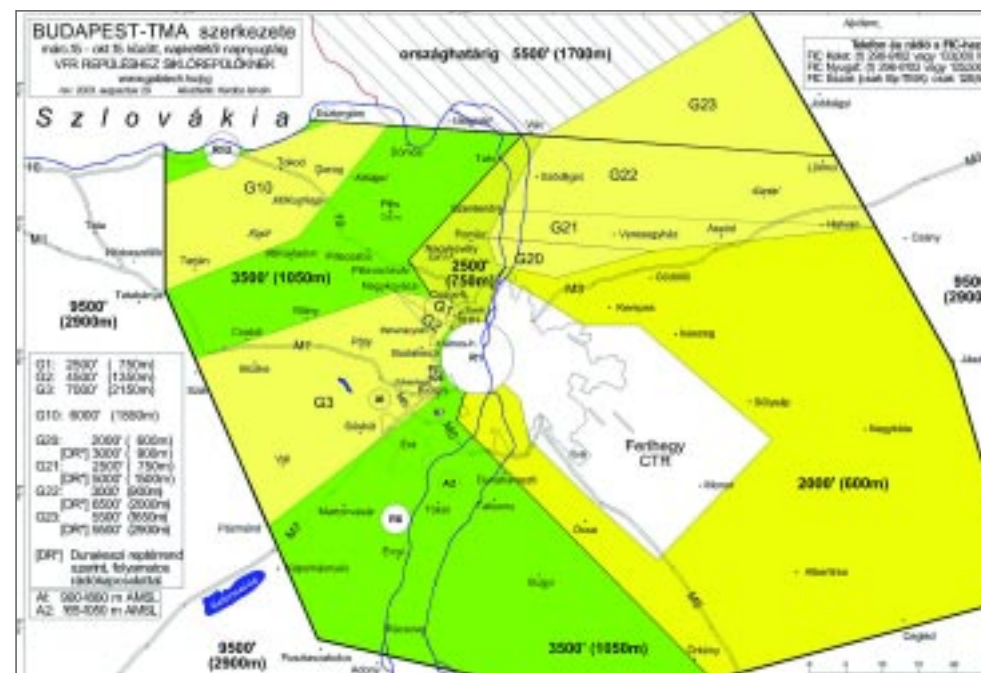


Egyfelől a szabályozást jól láthatóan dilettáns nem-repülők okoskodásai hatják át. Mert hogyan is lehetne mással magyarázni azt, hogy a szabad repülés számára biztosított ICAO légtérbe (1200 m AMSL-ig a „G”, felette 2900 m-ig az „F” légtérbe) vadászpilóták vagy utasgépek kerülhetnek? Vagy hogy a korábban a dugattyús gépek számára korlátozott légterek ma már a vitorlázók számára is azok? Meg hogy az atomerőműveket, amelyek zárófedelei egy Boeing becsapódását is elbírák, egy könnyűrepülőnek még megközelítenie sem szabad?

Azután például a határok, amelyek a „vasfüggöny” idején 5 km-es határsávval bírtak (s a Duna mentén, mert az látható természetes határ még ez az 5 km sem volt kijelölve) most 10 km széles sávot kaptak még a Duna mentén is!

A nyugati mintára létesített „Glider Area”-k,

a sikló légterek a siklórepülőknél semmiféle védelmet nem jelentenek, ráadásul ésszerűtlenül időszakosak, nyilván télen nincs termik, vagy ha van, az nem tudja a fizikát. Ráadásul beletúrtak egy műrepülő légtérrel, ami ha működik, arról a vitorlázónak nem lesz tudomása, hiszen szegény azt hiszi, hogy az irányítás dolgozói ismerik a jogszabályokat és tudják a Glider Area napkeltétől napnyugtáig egyeztetés nélkül használható. És ugye, józan ésszel csak az képzelheti, hogy bejelentési kötelezettséget kellene a siklórepülőkre szabni, aki még nem vett fel egy nap 8-



18 900 repülést bejelentő telefont. Pedig az életveszély elkerülésére mást nem tudunk pilótáinknak ajánlani (vagy esetleg azt, hogy kerüljék el a műrepülő légtérrel mindörökre).

Magyarország TMA- és TSA-nagyhatalommá vált. A TMA, összeérve a kecskeméti MTMA-val, félbevágja az országot, így itthon már soha nem lehet távrepülő rekordot dönteni. A bükki TSA földig ér, a katonai gépek mehetnek a természetvédelmi területbe, oda, ahová mi gyalog, zsákkal a hátunkon nem. A ferihegyi CTR a Dunába lóg, vajon mi az értelme ennek? Talán úszótalpak kerülnek a Boeingekekre...

Aki pedig azt találta ki, hogy szabad IFR szerint (látva repülés nélkül) repülni az F légtérben, valószínűleg nem tudja, hogy az IFR műszerek között nincs „felhőből-kijövést-jelző”.



A szabályok ilyesfajta megalkotása több ember ellen elkövetett gyilkossági kísérletnek tekinthető. Mi legalábbis így éljük meg. Vajon milyen hangosan kéne kiabálnunk, hogy végre meghallják?

Sajnos, hazánkban a hatósági ellenőrzések nem a jogszabályokon, hanem egyéni értelmezéseken alapulnak. Ezért megértheti még az is aki nem szereti a siklórepülést, hogy a hazai szabad repülők itthon üldöztetve érzik magukat. ■

Elsiklunk a jövőnk felett?

19

A Mátrában álló Nyikom az ország legjobb hegyi távrepülő starthelye. Magántulajdonban van. Mire ez a cikk megjelenik, remélhetőleg már eldőlt, hogy visszakerül a legális pilóták által alanyi jogon használható országos starthelyek közé, vagy sem. Így aztán a Nyikomnak minden adottsága megvan ahhoz, hogy számunkra sok értékes tanulsággal szolgáljon, mind a gyakorlati repülés szempontjából, mind a hazai siklórepülés jövőbeli kilátásait illetően. Ez utóbbira vonatkozó gondolataimat szeretném megosztani veletek. Az írás óhatatlanul arról is szól, hogy miért nem tartunk előrébb; illetve, hogy milyen kurzust kellene választanunk a hazai siklórepülés ügyének végsiklás helyett új emelésbe kormányzásához. A téma a roskadozó MRSz árnyékában különösen időszerű.

Vigyázat! A nyugalom megzavarására alkalmas, szubjektív helyzetértékelés következik!

Az ernyőzésben eddig megszoktuk, hogy a felszerelésen kívül a többi kellemet szinte ingyen kaptuk. Nem nagyon akaródzik észrevenni, hogy ez a korszak csak az ernyőzés hőskora volt, de már véget ért. Olyanok vagyunk, mint a „Vigyázat, vadnyugat” c. filmben a vasút, a fejlődés elől állandóan nyugatra lovagoló kedves, szeretni való hősök. Ők ugyanígy meg voltak lepve, amikor a Csendes óceán partját elérve már nem mehettek tovább, mint mi, amikor a



KARDOS ISTVÁN

Nyikom képében respektálnunk kell(ene) a magántulajdont. Persze én is szívesebben repülnék ingyen, pláne nagy állami támogatással, de csörög az óra, muszáj felébredni az idilli álomból.

Amióta sárkányosernyős eszünket tudjuk, egyfolytában szűkül a repülési területünk, egyre fojtogatóbbak a szabályok, lehetőségeinkben folyamatosan visszaszorulunk, pedig egyre többet fizetünk érte. De mi mégsem teszünk ellene és nem is alkalmazkodunk, csak a változó világot okolva morgolódunk, majd felülünk a lóra, és megyünk tovább, a Napot követve.

1989 óta nálunk is kapitalizmus van! Azoknak a területeknek, amiket ma potyára használhatunk, előbb-utóbb igazi gazdája lesz és már el is búcsúzatunk tőlük. Lássuk be, hogy a nap mint nap megtapasztalt, folyamatos leépülés ellen az egyetlen mentsvárunk éppen a magántulajdon. Nem ellenséget, hanem a ma még meglévő lehetőségek megtartásának egyetlen, törvény garantálta esélyét kéne meglátni benne! Nem kell messzire mennünk a Nyikomtól az elrettentő példáért. A hely neve: Apc. Király repülőhely volt, ma tabu. Mert egy (fő)vadász előbb vette meg minthogy mi sóhajtottunk volna.

Az iskolák egyre ontják a friss sporttársakat, ezért a legális repülésre befizetők létszámának nőnie kéne. A

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

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

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

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

biztonság kedvéért most mégis csak a tavalyinál kicsit kevesebb, 1200 fővel számolok, így idén 13,2 millió, azaz tizenhárommilló-kettőszázezer forint bevételből gazdálkodhat a szakbizottság. Vannak, lesznek elkerülhetetlen kiadások. De csak koncepció kérdése, hogy a többit az eddigi gyakorlatot folytatva feléljük, vagy befektetjük a jövőbe.

Ha az összegyűjtött pénzeinkből sürgősen nem veszünk, vagy tízévekre nem bérelünk starthelyeket és leszállókat, akkor számunkra rövidesen a Nyikom lesz az utolsó rezervátum, ahova még bekéredzkedhetünk. Igaz, ez még nem a jövő héten lesz.

A most még szabad starthelyeink, leszállóink egy része természetvédelmi területen fekszik. Ezek nem adhatók el, így pillanatnyilag nincsenek „birtoklási” veszélyben. A többről kéne veszélyeztetettség, fontossági sorrendben döntenünk. De nem csak megvásárolni lehet a szóba jöhető területeket, mód van tartós bérleti szerződést is kötni az önkor-

mánzatokkal (pl. 50 évre) azzal a kikötéssel, hogy nem építhetjük be. Ezt a „korlátozást” nyugodtan bevállalhatjuk. Magánszeméllyel is olcsóbb megegyezésért elég sok pénzt kínálunk, de szerződésben vállaljuk, hogy ott továbbra is az eladó és örököse kaszálhat, természetesen lucernát stb. Ilyen feltételekkel évente több helyet is meg tudnánk szerezni, mert ezek mezőgazdasági művelésre vagy (a közművek hiánya miatt) építkezésre kevésbé alkalmasak.

Vegyünk mi, mint szövetség is területeket? Költsünk jogászra, aki hatékonyabban képviselné az érdekeinket? Ej, ráérünk arra még, inkább éljük fel a lóvét évről-évre! Valóban, lehet így is, de ne csodálkozzunk, ha magánszemélyek vagy a starthelyeket kezelő klubok (részben) a starthelyalap forrásainak felhasználásával befektetnek a jövőbe. Hogy kinek a jövőjébe? A miénkbe is, csak mi most esetleg kényelmesen elsiklunk felette. ■

Madarat tolláról...

Gratulálok, hogy eljutottunk a 144. *Madártoll* kiadásához, én meg az olvasásához. Csak amiatt bátorodom irkafirkálni, kritizálni, mert mind a 144 számra előfizettem, és agitáltam klubszinten (a BSE teljes tagsága évekig előfizette), hogy maradjon fenn, mert szükség van a Tollra. Most már öreg, házsártos, piszkálódó ember vagyok, de talán a fentiek miatt is van jogom az aprópénzemért pofázni.

Igaz némelyik öregembert már fiatal korában le kellett volna lőni. Hát én ezek közé tartozom, és mivel a célzott lövés elkerült, ezért most zsörtölődök.

Kívánom, hogy a *Madártoll* még sokáig kiadásra kerüljön. Kívánom, hogy sok boldog újévet éljenek meg az olvasói, Ti pilóta barátaim. Kívánom, hogy a Toll oldalain érdekes történetek, adatok és számunkra hasznos információkkal jelenjenek meg.

Lehetőségem van több ország hasonló kiadásait kézbe venni. Igaz, ezekből csak a cseh és szlovák írásokat értem, néha le is fordítom nektek.

Novemberi számunk egyik cikkén kezdtem dühöngeni, decemberi fenyős Tollunk aztán már tollba mondatta velem ezeket a sorokat.

2004-ben a siklóernyősök legnagyobb versenye az EB volt. Köszt, hogy írtatok róla. De nem a saját lapunkból tudom, ZSOLTI, hogy melyik országban rendezték... stb. Legalább ennyit megírhattatok volna. Alapvetőnek tartom egy versenyről írt sportcikkben, hogy hol rendezték, kik nyerték, mi hányadikok lettünk.

Rövid konkrétumok a 2004 siklóernyős EB-ről. Helyszín: Görögország. Férfi: 1. Cristian Maurer, Svájc; 2. Bruce Goldsmith, Anglia; 3. Tomas Brauner, Csehország, Philippe Broers, Belgium; 5. Torsten Siegl, Németország. Nők: 1. Petra Krausová, Csehország; 2. Ewa Ciesiewicz, Németország; 3. Caroline Brille, Franciaország. Országok: 1. Olaszország; 2. Svájc; 3. Cseh ország.

26 ország vett részt az EB-n. Mi hol tartunk ebben a sportágban? Tudnom kellene, tudnunk kellene, mert érdekel minket. És erre van kitalálva a Toll, hogy ékeskedjünk vele.

Decemberi számunk még csodálatosabb. Már a *Motormadár* is külön csomagolta magát. Utálom a berregést, de a színvonaluk jobb. A reklám és szöveg arány még jobb, azt meg nem értem, miért nem kérnek érte pénzt.

A mi decemberi Tollunkban tizenhat oldal a reklám és cikk egy sem szól rólunk. Én a 16. és 17. oldalt is reklámnak számoltam. A csomagban még két szép reklámlapot találtam, biztos beszálltak a postaköltségbe, ugyanis ez nem szerepel a Toll tarifátáblázatában.



Bocsássatok meg, de én nem ilyen Tollat kérek, ha már rendelek. Továbbra is maradok „előfizetőtök”; bocs hogy élek, ezért előfizettem 2005-re.

Az információkat javaslom továbbra is tartsátok vissza, mert ez nagyobb pénzt hoz a zsebbe, mint ha elmondanád, hogy találsz

oda, kinél foglaltál és mennyiért szállást, mikor érdemes odamenni repülni stb. Mi a BSE szokásos rossz marketingpolitikájával és szervezésében 2005 június 11-én indulunk Karintiába. 2004-ben 107 euróba került szállással, és Karintia összes felvonójával együtt. Nem titkoltunk semmit. Szlovákiában is segíthetünk, honnan fúj a szél és hány méteres a szintkülönbség, hogy találd meg a startot startalap nélkül. Az „olcsóbban messzire”-elvet az öreg Pamír már megtanulta a hegymászók között.

Nem sírom vissza a régi rendszert, de nem szedtünk startalapot, csak rendben tartottuk.

A csehek sem szednek startalapot a csúcsokra, de ott vannak a csúcson. A BSE egyesülete sem tesz rá gusztustalan forintokat és eurókat a szervezésénél a nem létező startpénzre és a létező esetleg színvonalas továbbképzésre a táboron belül.

A mérleg nálam lebillent és kidőlt a pohár. Gratulálok, hogy kidőlt pohárból is tudtok balekokat szívni. Így aztán a *Madártoll* reklámdolalai győztek.

Javasolom, kérjétek jóval többet a reklámért, és írni és olvasni tudó barátaimtól pedig sok okos cikk írását kérem, mert minden fiatalnak és öregnek van mit tanulni a tollas madaraktól.

A francba küldeni és ingyen információt a Pamír telefonján lehet. (06-20) 955-4243, (06-23) 379-509 ■



Egy éve gondolkozom azon, hogy írjak-e cikket a sárkányomba beépített motoromról. A szerelem egy véletlen folytán létesült. Mivel több éve úszótalpezok az Adrián, 582-es Rotax-szal repültem, amelyik kiöregedett, így másik motor után kellett néznem. Az 582-es motort eléggé kihegyeztettnak tartottam a komplett Apolló konfigurációhoz. Úgy gondoltam valami erősebb motort kellene keresnem. A 912-ről az ára miatt még gondolni sem mertem, így az interneten találtam rá az olasz Simonini motorra. Rövid levelezgetés után a gyárban megrendeltem a Victor 2 típusú motorjukat, 2003 kora tavaszán.

Az olasz motorokkal kapcsolatban az embereknek előítéletei voltak, egyedül talán VÖRÖS GYULA adott lelki támogatást, hogy ne féljek tőle, mert jók az olasz motorok!

A motort Egerben MOLNÁR ZOLIEK építették be igazi baráti hozzáállással (pedig főleg nekik nem lett volna érdekük a Rotax miatt).

Tapasztalatok:

Még idehaza repültem keréken 20-30 órát (Apolló CXMD-Racer GT), majd

leköltöztem vele Horvátországba. Itt vízről kb. 130 órát nyomtam, semmilyen problémát nem tapasztalva (úszótalpezzel, 130 kg-os utassal +3,5-ös varió). Problémám egy alkalommal volt, hogy teljes fordulaton ledurrogott. Mivel nem vagyok nagy műszaki ember, a VEREB GYURIT szoktam a dolgaival

zaklatni. Mindig segítőkészen adta a jó tanácsokat, akkor is: „nem jut elég benzin a motorba” mondta. Miután kitisztítottam az üzemanyagtankomat a kiló cukortól ami a szűrőmet is eltömítette, újra tökéletesen ketyegett a motor. Nyár végén újra visszaszereltem kerékre, és lent oktattam tovább. Mivel az egyik reggelre valakinek megtetszett a 4 tollú Pipistrel légszavaram, és tudtam nélkül magáévá tette az illető, hazajöttem, és a Zoliéktól rendeltem egy 5 tollú szlovák srófot, meg egy Jet Star trike-ot. Azóta ezzel repülök.

Idén nyáron jött elő az első probléma. A vízpumpa szimmeringje mellett lassan-lassan csöpögött a víz. Az olaszokkal beszélve lementem a gyárba, ahol már a többi ilyen típusú motorba máskepp alakították ki a vízpumpát, az enyémet szó és pénz nélkül átalakították. Idén nyáron, teszteltük egy régebbi C15D szárnyammal és Jet Star trike-kal a Góbé vontatást. A Góbéban egy fővel 2,5-ös, két fővel (170 kg) 1-1,5-ös varióval emelkedtünk, 100 km/h-val.

Augusztus végén újra HR-ban, oktatásnál furcsa hangot hallottam. Miután leszálltunk, rájöttem, hogy a főtengely-

csapágyam szétment, így a teljes belső dolgaikat lerendezte (dugattyú, henger, hengerfejet is a fémdarabok). Majdnem sírva jöttem haza Mo-ra, hogy az eddig istenített motorom 300 üzemóra után szétesett. A lecsupaszított motort hűtő, karburátor, kipufogó, áttétel és önindító nélkül postára adtam (32 kg!) Az olaszokkal történt eszmecsere után kiderült, hogy sajnos néhány motor így elhányta magát, amiért ők perelik a csapágyas céget a rossz minőségért. A motort a posta másfél hét után meghozta, ebből régi dolog csak a forgattyús ház volt. A villamosságtól kezdve a hengerfejj mindent újat kaptam, természetesen ismét bérmentve. Költségem csak az oda postaköltség volt, 14000 Ft.

Mostanra a lassan 2 éves motoromba lassan 430 órát csavartam bele, a leírtakon kívül teljes megelégedéssel. Most december második hetében Rijekában a horvát gyalogsárkányos csapatot vontat-

tam az ausztrál VB-re való felkészülés alkalmából. Egyedül voltam vontatógéppel, 12 gyalogot 3 nap alatt több mint 15 órában, 190-szer vontattam. Az 500 m-re vontatás átlagosan 2,5-3 perc volt!

Ezeket a dolgokat nem a saját repüléseim miatt írtam le, hanem a Simonini teljes valóságképét akarom bemutatni.

A motorom fogyasztása útvonalon 6-7 liter; oktatásnál, utasozásnál ill. amikor gyötöröm, 8-11 liter. Emelkedésem egyedül 7m/s tartósan. A súlya, formája, rögzítése, ára megegyezik, illetve hasonló mint az 582-es. A teljesítménye viszont nagyon más; ez 92 LE!!! Számológátok ki, ha évi 200 órát repültök, legalább 5-6 l benzint spórolunk meg, ami legjobb esetben is évi 300 ezer Ft!

Naná hogy elvállaltam a képviselőségét. Aki nem hiszi, járjon utána! FILIPOVITS ATTILA, tel/fax: 94-321-481, mobil:20-933-0877; e-mail: filipati@freestart.hu (x)

Eladó

MiniMax UL repülőgép

4 éves, 170 óra rep.idő, sérülésmentes, kitűnő állapotban

- fesztáv 7,6 m
- üressúly 128 kg
- V_{min} 52 km/h
- emelkedés 3m/s
- hosszúság 4,48 m
- felszállósúly 250 kg
- V_{max} 146 km/h
- fogyasztás 7 l/h



Ára: 750 ezer Ft Tel: 00-421-47-438-1136 mobil: 00-421-905-134-305

Érdeklödni lehet

hor-prop@hor-prop.com



Ketten vettünk részt Magyarországról FORGÓ SZISZIVEL a versenyen, feleségeink kíséretében. Frankfurtból 12 órás repülőtút után érkezünk Fokvárosba a South African Airways A-340-es, minden kényelemmel felszerelt gépével. Ott kocsit béreltünk, úgy mentünk tovább a verseny helyszínére.

Porterville egy amúgy unalmas és poros kisváros Cape Town-tól 150 km-re északra, de a terep siklórepülésre kiválóan alkalmas! Több száz kilométeres É-D irányú hegyláncok 700-1300 méteres csúcsokkal, a síkságon mindenütt sárga tarlók, kiégett fű, barnászörös föld – nagyon kedvező a termékek kialakulásához. A hét versenynap alatt csak egy napot kellett törölni erős szél miatt, amúgy az időjárás kiváló volt, többnyire anticiklon: kék ég, 36 °C-os meleg, 5-6 m/s-os száraz termikekkel.

Az első napon egy 37,3 km-es távot írtak ki, de senki sem ért be a célba az erős szembeszél miatt. Jómagam egy dinnyeföld közepén landoltam (loptam is gyorsan vagy három dinnyét, majd besz-tam a zsák súlya alatt, de a dinnye édes volt!) **A második napot** – mint említettem – törölték.

A harmadik napon erős oldalszélben startolt a mezőny (80,6 km volt a táv), eléggé „funny” startokat produkálva. Ennél csak a leszállás volt „érdekesebb” a célban, mert az óceán felől fújó 60 km/h-s szélben erősen tolatva sikerült földet érni egy puha homokos mezőn, persze még jól „megkutyázott” az ernyőm is a homokban (minden nyílásom tele lett homokkal, még másnap is korcogott a fogam alatt), de a célban voltunk! Mellesleg: ketten dobtak mentőernyőt befűződés miatt...

A további négy versenynapon 60 km körüli távokat repültünk, többnyire a hegylánc mentén, síkvidéki fordulópontokkal tarkítva. Ez azért volt izgalmas, mert lakott település, ameddig a szem ellátott, nemigen volt; utak sem nagyon. Így az egyik napon, amikor szegény Sziszi „lecurrantott” a mezőn, háromórás „Camel Trophy-t” nyomott le a rettenetes hőségben, mire kiért az útra. Amúgy – ezt a napot kivéve – minden nap beértünk a célba, általában az első 20 között. A visszaszállítás eléggé vizontagságos volt (általában 3 óra) egy teherautó platóján, nagy hőségben, úgy-hogy megérkezéskor nagyon jól esett a jéghideg sör.

Összességében jó verseny volt, úgy érzem, jól nyomtuk DHV-2-es ernyőinkkel a „hegyes cájgok” mellett (Gin

Booner, Avax RSE, UP Targa) de lássuk be nyíltan, hogy komoly versenyt nyerni DHV-s ernyővel nem túl esélyes. A helyiek mellett még német, olasz, belga, holland, brit, finn, osztrák pilóták (összesen 62 versenyző) repültek rajtunk kívül.

Íme a végeredmény: Összesítésben: 1. RAINSFORD, ANDRE (ZAF) – Gradient - Avax RSE; 2. MALECKI, ANDREAS (DEU) – UP Targa II; 3. NAUDE, ANTON (ZAF) – Advance Proto; 4. GOERDES, REUDIGER (DEU) – Gin Boomerang III; (...) 11. LOSÁNIA MIHÁLY – Nova Radon; 20. FORGÓ SZILÁRD – Nova Radon. **Sport (DHV-2) kategóriában:** 1. Losánia Mihály – Nova Radon; 2. Forgó Szilárd – Nova Radon 3. SABDADINI, ALBERT (ITA) – Gin Zoom

LOSÁNIA MIHÁLY



 **APCO Aviation Ltd.**

Az Apco 23 éve sikeres a piacon
1991 óta 11 FAI világrekordot állítottak fel siklóernyőivel
Közel 3000 db ernyőt gyárt évente
A legstrapabíróbb ernyő alapanyag (Gelvenor) kifejlesztője
Jó minőség - jó teljesítmény - jó ár
Az MRSZ nyilvántartása szerint, a 2000 év utáni DHV1-2 ernyők között
az Apco Presta (a Salsa elődje) a 3 legnépszerűbb típus között
2003-as MKK győztest és a 2004-es rangsor első pilótát az APCO támogatja

<http://sikloernyo.info>



A SALSA-t négy méretben mutatjuk be – átfogva a teljes terhelhetőségi skálát 130kg-ig. A két fő méret – SALSA S és SALSA M már rendelkezik a sikeresen befejezett DHV 1-2 minősítő tesztrepülésekkel az alap- és kigyorsított sebességen is jóváhagyták a DHV 1-2 osztályban. Az XS és az L méretben is hamarosan következik.

Úgy gondoljuk, hogy a SALSA egy jelentősebb lépcsőfokot képvisel és alappillére az APCO történetének.

A SALSA visszatér a gyökereinkhez az eredeti "APCO érzéshez". A Presta-ra és a Keara-ra érkező visszajelzéseink alapján a tanulságokat megtanultuk, így a SALSA az ALLEGRA legjobb sajátosságait kínálja, de még jobban. A teljesítmény határt kitérítetük, a kezelhetőség sokkal kellemesebb, a biztonság sokkal megnyugtatóbb az alapvető kezelhetőség és a startoló könnyebb, mint valaha.

Hogyan tudtuk elérni? Ez majdnem 2 év intenzív kutatással és fejlesztéssel valamint egész szokatlanul sok prototípussal sikerült.

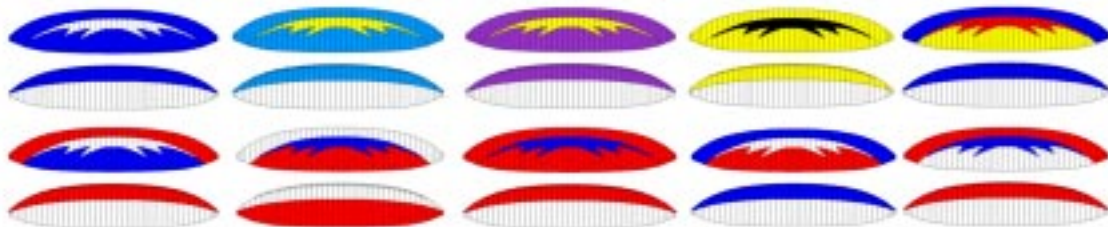
Az ernyő súlyát határozottan csökkentettük, mindamelllett, hogy ugyanazt a "keményen adózott" megbízható Galvenor alapanyagot használtuk mindkét vitorlán – készítsünk SALSA-t könnyebbre mint a versenytársak többsége-következőképp fejlődik a startkésztség és a biztonság.

Az új kialakítás és profil segít a kitűnő kezelhetőség és a csúcsteljesítmény eléréséhez ebben az osztályban (igen, újfent biztosak vagyunk abban, hogy a SALSA folytatja az APCO hagyományait és jobban fog teljesíteni, mint a többi ernyő ebben az osztályban).

Biztonság, érzésben és kezelhetőségben az Allegra-ra fog emlékeztetni, de a fordulékonyságának az összehangoltsága sokkal precízebb és a fékek visszajelzései azonnaliak és közvetlenebbek.

Február 1-ig 1.500.- Eur helyett 1.280.- Eur!

Teszt repülés: 06-20/555-6072



27

Hegyek között

Őszi repülés a Soca folyó mentén

Ernyők a csomagtartóban, a PMR recseg, biztató tempóban robogunk a szlovén hegyek felé. Hajnal van, a hirtelen elűzött álom még nem tisztult ki kába agyunkból, de a kedves zsákok látványa, az előttünk álló repülés édes gondolata már megdobogtatja égbe vágyó szívünket.

Az osztrák határon érjük utól a Scudo-t, először ÖRS mosolygós langaléta alakja emelkedik ki majd CSABU fejét ismerem fel amint rövid pilanatokra visszanyeri eredeti alakját a hatalmas ásitások szüneteiben. Örülök nekik. Pilóták vagyunk, mindenki saját kezében hordja végzetét, mégis jó érzés olyanok között lenni, akitől a butaságot is meg merem kérdezni, és akiknek halkan elejtett félmondataink gyakran érdemes elgondolkozni.

Az olasz-szlovén hegyek közt



NAGY
„JÓMADÁR” JÁNOS

előkapjuk a variókat, élvezettel mérjük a serpentinek emeléseit. Az út mellett mind gyakrabban látunk gondosan karbantartott világháborús lőszereket és a hozzájuk tartozó, vádlón meredező ágyúkat. Nos be kell látnunk, dédapáink fegyverrel, szépményű hódítóként léptek erre a földre. Vajon ők milyennek látták? Milyen érzés lehetett ráésmélni, hogy diadalmenet helyett a vad vidék minden zugából előrontó halál fogadja itt őket, és hogy aligha a nemzet hőseként térnek majd haza, sokkal inkább egy rövid távirat formájában?

Mire elérjük Tolmint, az előrsünk éppen elrugaszkodik a hegyről. Sokáig kívártak a rapszódikus ostromzó szél-

madártoll

ben, de miután egy elszánt németajkú veterán festék megmutatta az utat, ők is nekivágtak. Sietve kicuccolunk a hegy lábánál szerényen megbújó szállásunkon, és robogunk felfelé az időközben forgalmassá vált starthelyre. Félórányi küzdelem a rettentő hegy oldalában kigyózva – furcsa érzés egy bádogszörny gyomrában nézni azt a szakadékot, ami a mégoly nyugtalan beülőből nézve is barátságos, szép hegyoldalnak tűnik. Ábrándos lelkületű tehének közt vezet a gyalogút a parkolótól, IVÁNNAK alkalmat nyílik bebiztosítani szerencsáját, törölgeti is a cipőjét rendesen. Színpompás kupolák fekszenek startra készen, széleik meg-megrebbenek, akár a kitörni készülő versenylovak. Pilótáik az almulást várják és csendben századszor is újra tisztázzák Teremtőjükkal: Uram nem kísérteni, csak repülni akarunk.

Kiegyenlített küzdelem zajlik a szél és az ernyők között, így aztán a jobb érzésű kollégák nem sokat lejtőznek, szabad utat hagynak az utánuk elrugaszkodóknak. Az én paripám is csaknem tolat, így inkább hamar megkerülöm a hegyet és hagyom magam sodródni a város fölé. Utánam GYURI vág neki az égnek, és csodálom a bátorságát, amint hanyag eleganciával besiklik a szélárnyékos oldalra. Én sokkal jobban tartok a rám váró turbulenciától, csak a leszálló felett fordulok meg – és onnan tolatok tovább... nyomom a gyorsítót, így azért haladok, de nem bízom benne, hogy így elérném a mégoly barátságosan hívogató leszállót.

Na, ideje jól körülnézni. A foci pályán szaladgáló hangyák talán nem vesznek zokon ha behelyezkedem közéjük. Sike-

rül is a kezdőkörben landolnom, de a mérkőzés egy percre sem szakadt meg miattam – úgy tűnik a helyiek természetesen veszik a zsinóros madarak aktív jelenlétét. Összecuccolok és gyalogszerrel indulok vissza. Képzletben vállon veregetem magam, amikor félórányi túra után megpillantom az ismerős házat.



Másnap párás reggel fogad, kihasználjuk a lustán álló levegőt egy bevezető lecsúszásra. Dél körül kezdenek alakulni a felhők, de nem nagyon repülnek a helybeliek, pedig ők biztos tudják mikor érdemes. Az első festék lerohad, a következő girhel, nem bírjuk cérnával, nekivágunk. A hegy közvetlen szomszédságában az előttünk elindultaknál jól kifigyelt termik még él, de elég kiszámíthatatlan; nincs meg teljes körön, néha eltűnik, aztán emel egy nagyot. Összességében minden méterért küzdeni kell, inkább továbbállok. A Poljubinj feletti kopár sziklák felett jól megbíbal egy emelés, tekerném, de elkígyózik előlem. Keresgélem, de az az érzésem nem tudok belőle pozitívban kijönni,



inkább átúszom a legnagyobb nap-sütötte hegyre, a Soca folyó mentén. Girhelek a hegy előtt, kapaszkodom minden áramlatba, de hamarosan be kell látnom, nem tudok tovább fenn maradni. Kinézek magamnak egy szimpatikus zöld mezőt, megkeresem a rajta keresztülhúzó vezetőkeket és azokat elkerülve szép simán földet érek. Félórányit voltam a levegőben, talán 8-10 km-t meg is tettem, de ez errefelé nem távolság (na jó, otthon sem dobálnának a levegőbe utána, de itt a starthelyről 10-15 km-t még simán elláttunk). Őrs siklik be mellém, beülőjével „enyhén” érintve az aszfaltutat (csodálom a konstrukciót, hogy nem szakad szét), feledem is a lerohadás borúját és őszinte kárörömmel nevetek a szép manőveren. Mint utóbb kiderül IVÁN leszállását kellett volna inkább megfigyelnem, ő egy drótkerítést döntött ki, nem kegyelve az ellene szegülő cölöpöknek sem. Összecsomagolunk és figyeljük a frissen elstartolt

helyieket, amint kecsesen, keresgélés nélkül emelkednek a hegyoldal mentén. Józan számítások szerint, amint újra felérünk, pont vége lesz az időnek. Nem tudom áldani a jóstehetségem, pedig ez tökéletesen beigazolódik. Jó kis esti lecsúszás zárja a napot, ami azért nem a hazai mércével értendő, hiszen a 860 méter szintkülönbséget ki lehet használni tájnézetetésre, fényképezgetésre, és mindenféle kellemes manőver gyakorlására. Én is kóstolgom a spirált, de nem viszem túlzásba, amikor érzem, hogy beleestem, már szedem is ki.

Vacsora után esti mesét hallgatunk a Sárgarémről. Megtudjuk, hogy a nagy citromszín ernyőt az Üveghegyen innen is félik, a pilótát LACINAK hívják és bár odafenn érdemes tartani a távolságot, a félelmetes nimbusz egy jóindulatú kollégát takar.

A reggeli pára vészjóslón terpeszkedik a tájon, elég nehéz elhinni, hogy fertályóra múlva a ragyogó nap-sütés felszárítja a párát a kövér legelőkről és elkezd átmelegíteni a hegyoldalakat – pedig pontosan ez történik. Egy fokkal nagyobb arccal indulunk neki az első lecsúszásnak, kötelékben repülők Ivánnal és egymást fotózzuk. Együtt helyezkedünk be és néhány másodperc különbséggel érünk talajt. Nem pepecselhetünk sokat, mert a felhők lassan kezdenek igazán hívogatóvá válni, és táborvezetőnk (nem tudom miért nevezték el Obersturmbannführernek) hamarosan ott toporog az ugrásra kész felszállítóautóval. Mivel a hegy mindkét oldala felől jön az áramlás, ezúttal a város felé startolunk el. Az emelőtér most is elég szűk, egy darabig küzdünk vele, azután inkább elindulok a paragon hagyott jó kis kopár szikla felé. Ott találok is valamit de elég esés-kelésre sikerül, emelkedek vagy 100 métert, aztán egyszerre csak a kiindulási magasságon találok



magam erős süllyedésben. Tovább araszolok a hegyláncokig, de közben vészesen veszítem a magasságom, a tegnapi harc ismétlődik meg újra. Ezúttal azonban csak én jártam pórul, a többiek látom tekerni ott, ahol 10 perce én csak csúsztam lefele. Alig 100 méterrel magasabban érnek a hegyláncokig, de az már döntőnek bizonyul, fel is gírhelik magukat a csúcsig, sőt tekernek felette. Esz a sárga írgység, de nincs mit tenem. Csabu is megérkezik, ijesztően alacsonyan és ha fogadnom kellene inkább a veszít mellett tippelnék, de ő bulldogként belekapaszkodva minden áramlatba végül magasan a hegyek fölé küzdi magát. Közben a többiek továbbállnak, és lassan de egyenletesen süllyedni kezdenek. Csabu sárga Gradient-je viszont fricskázva visszafordul és kb. 30 km túra után a starthely fölé kavar. Vissza is szállhatna, de mivel a kocsi kulcsa nincs nála, szépen siklik tovább.

Lassan kezdenek hosszúra nyúlni az árnyak, ötven kanyargunk vissza a hegyre, ketten ráadásul autóval kell lejöjjenek. Lelkiekben nyugodt lecsúszásra

készen húzom fel a bíbor naplementében szinte tájba simuló ernyőmet és... a legszebb gyógyi fogad, amit valaha láttam. Simán ellejtőzgetek a hegy mellett egészen addig, amíg Gyurit meglátom startra készen. Elindulok a hegy mentén és szinte végig 0,4-el süllyedek, egészen a szemközti szikláig, ahol is 0 környékén tekergek. Közben Gyuri vígan lejtőzget, nem is akar egyhamar lekeveredni. Hirtelen ötlettől vezérelve visszafordulok, és hamarosan belém is kap a nyugodt kellemes lejtőszél. Nem kell sok idő, hogy újra nívó fölé kerüljek, szépen kerülgetjük egymást, ketten vagyunk az egész rettentő hegy előtt. Csaknem háromnegyedórnyi laza vigyorgás után Csabu jelzi, hogy a leszállóban veszélyesen közel az éjszakai sötét, így néhány búcsúkör után lefelé indulunk. Gyorsítózom, spirálozok (csak óvatosan) és hamarosan földet is érek. Végül is a nap mérlege 90 perc repülés nekem, ami nem is esik rosszul.

Vacsoránál kitárgyaljuk a napot, csak BALÁZS nem elégedett, de ő nem az a típus, aki nekiállna dühöngeni a dolog miatt. Este szállásadónk édestestvérének születésnapj partiján vigadnak a népek – Iván kölcsönkér tőlem egy repeszgránátot, de nem adok neki.

Hajnalban a szokásos ködös kép fogad, de nem aggódunk, tudjuk: előbb-utóbb felszáll a nedves trutyi és repülhetünk újra. Hát ezúttal nem jön be. A sűrű köd kitarthatóan terpeszkedik a tájon, fentről látványosan gomolyog, időnként előbukkan egy távoli falu, majd eltűnik ismét. Egy darabig még minden jel ellenére bizakodunk, azután alternatív megoldást keresünk. Fagyizás, fehérnépek diszkrét mustrája és kielemezése – hiába, lányok ezúttal nem jöttek velünk – és végül kóstoló a Soca-ból. Én a kezem mártom bele, hogy eldöntsem kívülről tetszik legjobban, de Gyuri és Csabu

nem áll alámerülni. A 10 fokos vízbe én – öregszem no – neoprén ruhában is csak nagyon elvetemült hangulatomban merészkednék, ők viszont fürdőcucc híján egy szál semmiben rontanak a folyónak. No nem időznek soká odabenn, és az arcuk sem árul el sok optimizmust, de hőiesen megtették amihez kedvük volt dacolva a pusztaság realitásokkal, a társadalmi konvenciókkal és fenyegetően fürkésző fényképezőgépeinkkel. Sajnos, a nap nem tartogat több lehetőséget, viszáballagunk a szállásra, olvasgatunk filmet nézünk, szunyókálunk.

Az utolsó nap is ránk virradt, némiképp biztatóbban, mint az előző mégis kevés eséllyel adhatna többet egy-két délutáni lecsúszásnál, ezért úgy döntünk körbenézünk Bovec rettentő hegyei felé. Iván ismer ott egy vízeséshez vezető sziklás utat, amikor odaérünk kiderül, hogy az út fogalmát nem azonosképpen értelmeztük. Ugyanis semmi jelzés, kita-



posott ösvény, lánc nem jelzi, hogy errefelé ember járt már, elől hatalmasodik a robajló zuhatag, zubogó vize kis patakként kanyarog az embermagas sziklák között, s rajtunk áll, hogy a végeláthatatlan sorakozó akadályokat ugorva, kúszva, tíz körömmel sziklába kapaszkodva gyűrjük-e le.

Balázs kezdettől fogva ellenállt a kaland hívásának és inkább az autóban álmodik nyugodt de széles termikekről, hosszan előremutató felhőutakról, sima naplementés célrasszállásról – mi azért nekiveselkedünk. Először Őrs dönt úgy, hogy inkább lábát a hideg pataokban áztatva nézi végig a többiek küzdelmét, de hamarosan magam is elunom a „Gulliver a sóderben” harcot a rettentő kövek közt így végül Iván, Gyuri és Csabu fogyasztja el jól megérdemelt csokoládéját a zuhatag tövében. Kattinognak pár diadalittas képet mielőtt visszaindulnának a lefelé hasonló kihívást jelentő úton. Még megmártóznak a jéghideg habokban, és lassan lebotozkálunk az autókhoz. A hazaúton még látunk osztrák madártársakat békésen lejtőzni, másfelé meg egy különleges jelenséget – a hegyláncban átbucsázó felhő látványát amint akár a víz egy gigantikus vödörből ömlik át és terül szét a Worth-i tó körüli síkságon. A hátralevő 400 kilométeren csak arra ügyelünk, hogy aki bóbiskol, az akkor épp ne a volánnál üljön. A határ magyar oldalán még elköltünk egy szerénynek távolról sem mondható közös vacsorát, azután búcsút veszünk és végképp elkezdzük megbarátkozni a gondolattal, hogy a tábor álomszerű világát magunk mögött hagytuk, nem kerülhetjük el a visszatérést a hétköznapi lélekpróbáló valóságába. Megköszönjük Őrsnek, hogy eljöhettünk és biztatjuk, hogy kezdje el szervezni a következőt. Addig meg csak kihúzzuk valahogy. ■

www.easyfly.hu
www.sungliders.com
telefon: 06-20-425-00-96
e-mail: info@easyfly.hu



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

-siklóernyők
-beülők
-mentőernyők
-kiegészítők



Névjegy: Tóth Zsuzsi

Mi ott csak vendégek vagyunk

Évekkel ezelőtt együtt koptattuk az iskolapadot, bár ő már akkor is inkább repülni ment. Gyakran faggattam a repülés titkairól. Mint most is. Olthatatlan lelkesedése nem csak nekem adott szárnyakat, egykori osztályfőnöke is a tanítványa lett.

MIKE: Mikor kezdte el repülni, és mi motivált, hogy belevágj?

ZSUSZI: Egy kedves barátom hívott fel, még '94-ben, hogy menjünk repülni. Fogalmam sem volt róla, hogy hova hív, de azonnal igent mondtam. Amikor megnéztük, akkor derült ki, hogy ez az a dolog, amire pár hónappal korábban, egy kiránduláson azt mondtam a barátaimnak, hogy ezek nem normálisak, ilyen vékony cérnákon lógva ugrálnak le a hegyről, ezt biztosan nem csinálnám. Végül is megtetszett, és '95-ben elkezdtem a tanfolyamot. BÍRÓ ERNŐ és SOLT SATYA voltak az oktatóim, akiknek ezúton is köszönöm a türelmüket.

Nem voltam könnyű növendék... Sokáig nem is kaptam meg az „A” vizsgát. Aztán egyszer, – amikor még lehetett repülni Apcon – elmentünk az apci évin-dító versenyre, és ott repültem először aktív időben. Délben startoltam el. Ernő-ék éppen jöttek fel, és szólni akartak, hogy inkább már ne menjek, de pont abban a pillanatban amikor felértek elstartoltam. A start után kaptam egy – számomra akkor rettenetesnek tűnő – csukást, ami valószínűleg nem volt or-das, mert elég gyorsan kinyitottam (vagy kinyílt?), s viszonylag normálisan rea-



FALUDI MIKLÓS

gáltam le, bár nagyon megijedtem. BÍRÓ ERNŐ erre sóhajtván azt mondta, hogy „na jól van, erre már meg kell adnom az „A” vizsgát!” Így repültem ki, de még sokáig együtt jártam velük siklóernyőzni.

MIKE: Már az elejétől kezdve sokat repültél?

ZSUSZI: Nem, mert nem volt pénzem felszerelésre. Ernőtől vagy Satyától kaptam alkalmakként ernyőt, és így jártam velük, az aktuális tanfolyam-mal gyakorolni. Amikor tudtam venni magamnak egy ernyőt, akkor vált komolyabbá a dolog. Úgy négy éve repülök távokat és nézek ki egy-egy versenyre, hogy tanulhassak a nagyoktól. Érdekes, hogy én minden évben úgy gondoltam, hogy sokkal többet repültem, mint az előző évben, és a számve-tésnél mindig kiderül, hogy kb. ugyanannyit. Ez olyan három-négy éve 50 óra körül stabilizálódott.

MIKE: Legkedvesebb emlékeid?

ZSUSZI: Amikor egy új növendék először emelkedik el a földtől önállóan. Megfordul, beledől, elstartol, elemeli, és leszáll. Az a kiabálás, örömjongás felér egy célba éréssel, vagy rekordrepüléssel.

Egyébként nekem minden új élmény nagyon kedves és emlékezetes. Ez évente íródik felül. Amikor az első komolyabb csúásokat kaptam, az első termikes-turbulens időbe belekóstoltam, megnyugtató érzés volt, hogy én már ezt is tudom kezelni! Az első biztonságtechnikai tréning, az első verseny, ahol bár nem tudtam megrepülni a távot, mégis ott repülhettem a nagyokkal. Ez Egerben volt. Az egri versenyekre mindig elmentem, amikor csak megrendezték. Próbáltam a nagy sasokkal elrepülni, de persze elég soká jött össze az első távom. Mindig azt gondoltam, hogy én már soha az életben nem fogok tudni távot repülni. Aztán Sárhegyen egyszer kitekertem, és amikor visszanéztem, lát-

tam, hogy eltűnt a torony, kilapult a föld. Akkor indultam el életemben először, és sikerült kőkemény kb. hét kilométert megtenni. Nagyon büszke voltam rá. Az első céltávomat, Szlovéniában a Duch Openen repültem meg 2003-ban. Ez egy szenzációs érzés. A legfrissebb élmény pedig, az az 51 km-es céltáv, amiről írtam is a múltkor *Madártollban*.

Mike: Rázós emlékek?

Zsuzsi: Az oktatóim mindig arra tanítottak, hogy soha ne tegezzük le a repülést. A levegőt mindig tisztelni kell. Mindig! Hiszen mi itt csak vendégek vagyunk. Akár akrobázik valaki, akár csak most kezdi bontogatni a szárnyait. Bármi lehet olyan helyzet, amivel még sohasem találkoztunk. Én ebben a szeltemben próbálok repülni, és gyorsan le is



Név: TÓTH ZSUZSANNA (Zsuzsi)
Születési idő: 1973. június 17. (lkrek)
Státus: Siklóernyő oktató, szakosztályvezető
Klub: ASE Óbuda
Ernyő: Firebird Hornet SP
Elérhetőség: 06-30- 9037804

kopogom, mert félek kijelenteni, de talán ennek köszönhetem azt, hogy semmilyen balesetem nem volt ezalatt a tíz év alatt, amióta repülök. Igaz, ennek az az ára, hogy néha le kell mondani a repülésről. De nem kell, nem szabad mindenáron repülni! A legrázósabb emlékem, amikor Annecy-ban nekem jött fentről egy srác. Szerencsére volt bőven magasságom, így az első rossz reakcióm – azonnal elhúztam negatívba az akkor még nem ismert ernyőmet – sikerült korrigálni. 300 métert pörögtem le.

Mike: Távolati terveid?

Zsuzsi: Szeretnék megtanulni tandemezni. BEREZNAI ATI kezdte el a képzésemet aztán kint voltunk Castellucióban, ahol TASI GABITÓL kaptam kölcsön egy tandemernyőt, hogy SZABÓ JÓZSIVAL

gyakorolhassunk.. Nagyon nagy élmény volt. Ha megtanulok rendesen tandemezni, elviszem repülni a testvéreimet. Ők ugyanis kijelentették, hogy csak velem hajlandóak kipróbálni a siklóernyőzést mert másban nem bíznak. Ha nagyon ügyes leszek, talán még az anyukámat is elviszem...

Mike: Egy utolsó gondolat?

Zsuzsi: Amint már mondtam, a levegőt tisztelni kell. Tavaly nagyon sok „A” vizsgás baleset volt. Többségük olyan időjárásban repült, amit nem ismert fel időben, vagy egyszerűen felülértékelt, amit az oktatója mondott. Amikor a növendékek megkapják az „A” vizsgát, nagyon sokan azt hiszik, hogy már tudnak repülni. Holott ez csak egy nagyon kicsi lépcső. Ha komolyan vesszük azt, hogy oktató iránymutatása mellett

csak más pilóták jelenlétében repülhetnek, akkor az nem azt jelenti, hogy „jó, van itt valaki, akkor repülhetek”. Ez azt jelenti, hogy ha van valaki a starthelyen, akkor meg lehet kérdezni tőle, hogy „figyelj ilyen vizsgával, és ennyi órával szerinted most repülhetek?” Hiszen egy kéthónapos tanfolyam alatt, nem lehet megtanulni repülni. A továbbképzéseket is azért szervezzük, hogy amit már esetleg elfelejtett egy-egy növendék, az aerodinamikából, a meteorológiából, azt is évente legalább egyszer újra feleleveníthesse. Így az előadást már saját élményekhez lehet csatolni. És a továbbképzés nem utolsósorban egy jó közösséget is teremt.

Végül, ezúton is kívánok mindenkinek balesetmentes, repülésekben gazdag, boldog új évet! ■



36

145. szám – 2005. január ■ Hirdetés

madártoll



Börze

Új hirdetési tarifáink

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

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

Kedves Hirdető! Kérem, hogy hirdetéseidet a megjelenés hónapjának 2-áig, e-mailen, vagy telefonon juttasd el hozzám. SMS-ben nem fogadom hirdetésedet. Fizetni a feladással párhuzamosan, normál postai befizetési csekken lehet, a következő címre küldve: MRSZ, 2042 Budaörs 2., Pf. 8. A csekk „Megjegyzés” rovatába, kérlek, írd be: „hirdetés”.

MAGYAR BERTALAN (beric)

E-mail: beric@index.hu

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

37

145. szám – 2005. január ■ Hirdetés

madártoll



AIRWAVE 177, kék-fehér gyalogársárkány eladó.

Tandemezni is alkalmas, kb. 19 nm-es. Profilozott trapézsarak, speedbar, seb-váltós, nagy, könnyű gumikerekekkel.

Ár: 50 ezer Ft

YAESU rebrádió eladó.

Kis méret, kiváló állapot, 3 W-os, töltővel, leírással, hazai szervizhátterrel.

Ár: 70 ezer Ft.

Tel.: (06-30) 9856-038



Apollo CX-M szárny

150 ezerért;

Kétüléses trike

42 LE Cajuna

motorral,

170 cm sróffal

250 ezerért

ELADÓ

Tel: (30) 944-8510

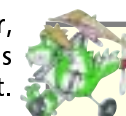
► Kilenc hengeres csillagmotor, alkatrésznek vagy dekorációs célra eladó. Ára 120 ezer Ft. Tel.: (30) 9862-648

► Piropatronos mentőernyő, motoros sárkányra vagy UL-re, eladó. Ára 100 ezer Ft. Tel.: (30) 9862-648

► Vas tetőszerkezet (gyári, csavarozható, variálható méretű) kb. 80-100 nm-es, eladó. Ára 100 ezer Ft. Tel.: (30) 9862-648

► Dobozos Robur, alkatrésznek vagy raktárnak eladó. Ára 80 ezer Ft. Tel.: (30) 9862-648

► Lengyel gyártmányú kisdömpér, 1 köbméteres puttonnyal eladó. Ára 80 ezer Ft. Tel.: (30) 9862-648



3 tollú

LÉGCSAVAR

karbonszálas,

**olasz gyártmányú
eladó.**

Tel.: 20/925-1964

Tóth Ferenc



Apco

Fiesta

TANDEM

siklóernyő

eladó

Tel.: (06-20) 425-00-96

Használt felszerelések az Enairgy-től!

www. enairgy.hu
(20) 9458-658

ERNYŐ

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

BEÜLŐ

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

MENTŐERNYŐ

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

SISAK

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

VARIO, GPS

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

OVERALL

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

BAKANCS

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

Az új

Mustang

Airwave

Az igazi **DHV2**

távrepülő ernyő
akár középhaladóknak is!

Sebesség: **55/37/23**

Süllyedés: **1,1 m/s**

Siklás: **8,7-9,0 (9,1)**



Monte Carlo

Január 15-23: Termikrepülő tábor II.

Részvételi díj: 34 900 Ft

Január 8-15: Biztonságtechnikai tábor

Részvételi díj: 210 euro

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

További információk a honlapon!

e-mail: enairgyclub@freemail.hu

tel.: (20)9458-658

web: www.enairgy.hu

A VÁLASZTÁS MINDIG A TIÉD....
TALÁLD MEG A HELYES IRÁNYT!



FANTASZTIKUS KARÁCSONYI ÁRAKKAL
VÁRUNK ÜZLETEINKBEN!

 **GARMIN®**
www.garmin.hu