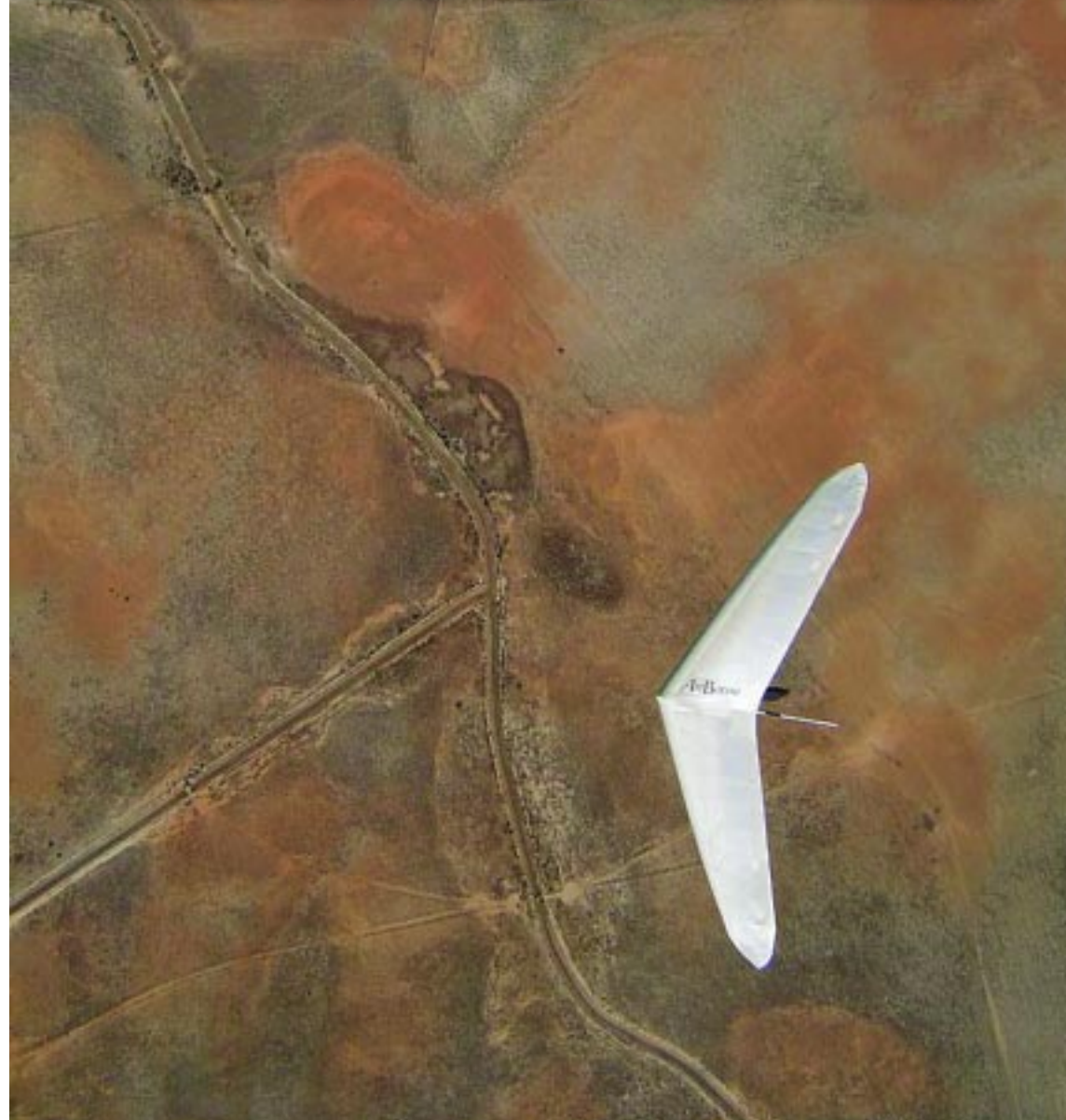
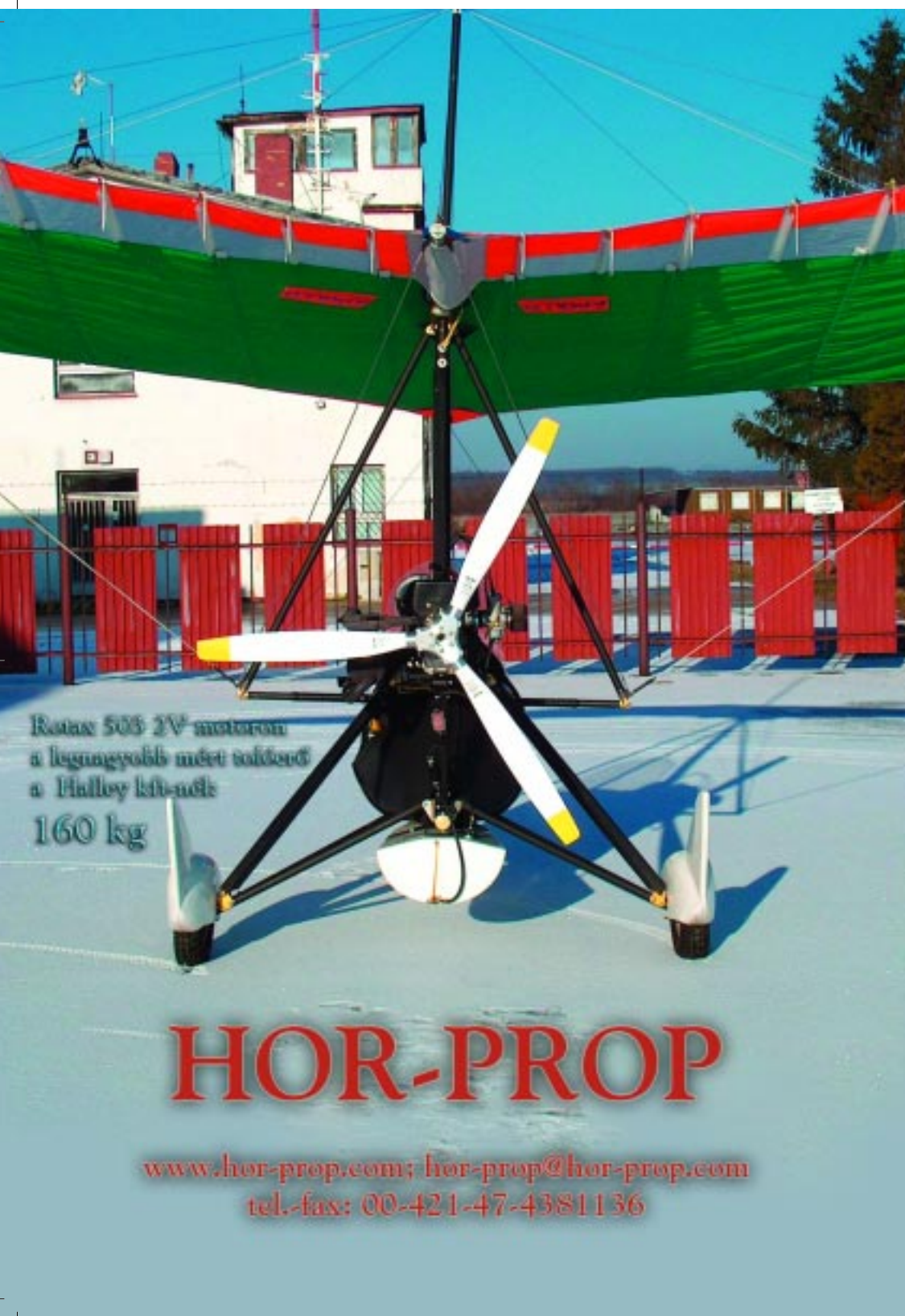


madártoll

A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 157. szám ■ 2006. január





Rotax 505 2V motoron
a legnagyobb méret találat
a Halley kő-nél
160 kg

HOR-PROP

www.hor-prop.com; hor-prop@hor-prop.com
tel.-fax: 00-421-47-4381136

GPSMAP 96C
Repülős-autós-hajós üzemmódok, 160x240 pixeles színes kijelző, vízálló, 119MB memória, automatikus autós útvonaltervezés akár házszámra is.
Alaptartozék: JEPPESEN légtér adatbázis, USB kábel, szivargyújtós tápkábel, csuklópánt, szarvkormányra rakható tartó, 2 AA elem, Trip&Waypoint manager CD



GARMIN®



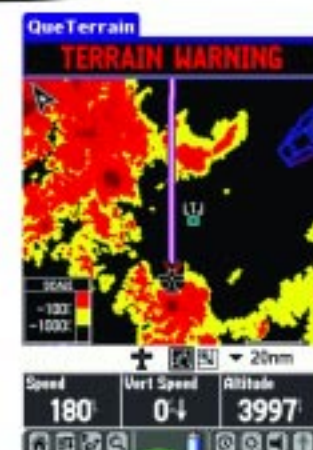
**Tudjuk az utat
földön, vízen, levegőben**

iQue 3600a
Aviation GPS + Palm PDA

Repülős-autós-hajós üzemmódok,
320x480 pixeles 97mm átlójú kijelző,
64MB memória (bővíthető 1 GB-ig!),
automatikus autós útvonaltervezés
navigációs beszédhanggal.

Domborzati riasztás, Flight Log,
E6B computer, Weight & Balance

Alaptartozék: JEPPESEN légtér adatbázis,
USB kábel bölcsovel és töltővel, szivargyújtós
tápkábel, GA27C antenna, szarvkormányra
rakható bölcso (a mellékelt ábrán), setup CD



Hungarian Aircraft Kft. 1142 Bp. Ungvár köz 5. Tel: 06 1 222 3333 gps@aircraft.hu

www.garmingsps.hu



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

Főszerkesztő:

KEREKES LÁSZLÓ

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: laszlo.kerekas@hmth.hu

(+Előfizetéssel kapcsolatos ügyek)

Szerkesztő, tipográfus:

MAGYAR BERTALAN

Tel.: (30) 9642-652

E-mail: beric@index.hu

(+Hirdetésfelvétel)

Tördelőszerkesztő:

IFJ. MAGYAR BERTALAN

Tel.: (20) 247-2504

E-mail: stellar@c2.hu

(+webszerkesztés)

Grafika:

HEMMERT LÁSZLÓ

Nyomda: Press + Print Kft.

Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.

Vezető: TÓTH IMRE

Honlap: www.madartoll.uw.hu

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

A címlapon: **„Australian feeling”**

Beharangozó cikkünk a 23. oldalon

A Magyar Siklórepülő Szövetség elnökségének tervezett ülései

(Levezető: KEREKES LÁSZLÓ, az MSSZ elnöke. **MSSZ elnökség tagjai:** ATKÁRI GYÖZÖ; BUZÁDY GYÖRGY; PERECZES ZSOLT; ZSEMBERY ANDRÁS. **Ellenőrző bizottság elnöke:** FERENCZY MIKLÓS. **Tagjai:** BAKOS ERIKA, KARDOS ISTVÁN)

2006. január 14. 11 óra; Bp. XIII. Dagály u. 11. (Az ülésről készült jegyzőkönyv a 6-7. oldalon található.)

2006. február 25.; Pécs. Sportszabályzat 2006. MKK kiírás 2006., igazolási szabályzat, díjkiosztó 2005, szövetségi kapitányok kijelölése, felkészítési programok elfogadása, Nemzeti bajnokság pályázata, starthelyek helyzete

2006. május (pontos időpontja még nem dőlt el) **Pécs.** Nemzeti bajnokság előkészítettsége, válogatott csapatok kijelölése, helyi szabályzatok, fegyelmi szabályzat, starthely pályázatok elbírálása

2006. augusztus (pontos időpontja még nem dőlt el) **Bp. XIII. Dagály u. 11.** Ellenőrző bizottság működése, jelentése, javaslat fegyelmi bizottsági tagokra

2006. november (pontos időpontja még nem dőlt el) **Bp. XIII. Dagály u. 11.** Sportév lezárása, rangsor, 2007-es évi javaslatok, közgyűlés előkészítése, pénzügyi beszámoló, elnökségi beszámoló elkészítése



MAGYAR SIKLÓREPÜLŐ SZÖVETSÉG
HUNGARIAN HANGGLIDING AND
PARAGLIDING ASSOCIATION

KÖZGYŰLÉS!

**2006. február 26-ára (vasárnap);
a Budapest XIII. Dagály u. 11. helyszínre
a Magyar Siklórepülő Szövetség Elnöksége
összehívja
a Szövetség közgyűlését.**

**Előzmény, hogy a bíróság a szervezetet
2006. január 19-ével 28/1. számon bejegyezte**

Napirend:

1. Az alapszabály felülvizsgálata
2. A 2006-os év pénzügyi tervezése
3. A 2006-os sportév tervezése
(sportszabályzat, versenynaptár,
válogatott keretek, versenyek
és starthelyek támogatása)
4. Fegyelmi bizottság választása

**Mandátumok: az alapszabály alapján,
a 2006. január 31-ig fizetett létszámnak
megfelelően.**

**A Szövetség bankszámlaszáma: 65100149-11313478.
A közgyűlést megelőzi az MRSZ siklórepülő szakágának
szekcióülése.**

6 Jegyzőkönyv

a Magyar Siklórepülő Szövetség
elnökségi üléséről
Dagály utca, 2006. január 14.

Jelenlévők: KERESKES LÁSZLÓ, az MSSZ elnöke; ATKÁRY GYÖZÖ, BUZÁDY GYÖRGY, PERECZES ZSOLT elnökségi tagok; FERENCZI MIKLÓS, az ellenőrző bizottság elnöke; BAKOS ERIKA és KARDOS ISTVÁN ellenőrző bizottsági tagok. **Távól:** ZSEMBERY ANDRÁS elnökségi tag

Az ülést megelőzte az MRSZ siklórepülő szakbizottságának ülése, amelyről a szakbizottság külön jegyzőkönyvben számol be.

Levezető: Kerekes László MSSZ elnöke

Az ülés bevezetésekor az elnök több bizalmat és támogatást kért az elnökség tagjaitól, mint amit eddig tapasztalt. Erőteljesen felszólította az elnökség tagjait, hogy jobban támogassák a Szabad Repülő Szövetsége szakmai elfogadását, mert erre a szakág határozatot hozott és ennek végrehajtása minden MRSZ tisztségviselő számára kötelező.

1.) Bíróági bejegyzés helyzete

Jelenleg bíró előtt van, a következő héten születik döntés (megszületett, 1. az 5. oldalt – a szerk.).

2.) Honlap elkészítése

egyelőre továbbra is BOROVSKY GERGŐ kezelésében.

3.) Működés pénzügyi és egyéb feltételei

A maradvány pénz mellett ígéretet kaptunk a 2005-ös NSSZ-támogatás átadására, 10 millió Ft-ra, ha január 31-ig bejegyezzük. (VÁRI GYULA MRSZ elnök véleménye szerint!)

4. CIVL képviselő

Korábban a szakbizottság megerősítette, hogy az FAI felé a felterjesztés a beadott javaslat alapján került felterjesztésre. Delegate személyében Kerekes László, alternate-ként Perczes Zsolt.

5. Alapszabályi anomáliák

Ez az alapszabály az MRSZ alapszabálya alapján készült. Anomáliái és értelmetlenségei miatt valószínűsíthető, hogy a bejegyzésünk akadálya lesz. Kérdés, hogy az MRSZ alapszabályát jóváhagyta-e bármilyen bíróság. Fel kell készülnünk az értelmes korrekcióra, és azt a legközelebbi MSSZ közgyűlésen meg kell tárgyalni. Az ellenőrző bizottság elnöke általi észrevételekkel a módosítandó alapszabályt szét kell küldeni az elnökség tagjainak és a tagoknak.

6. A következő ülések témáinak egyeztetése

A nemzeti bajnokságok kiírása történjen meg haladéktalanul. ■

Tisztelt Siklórepülők,



MAGYAR SIKLÓREPÜLŐ SZÖVETSÉG

HUNGARIAN HANGGLIDING AND PARAGLIDING ASSOCIATION

várjuk azon versenyszervezők jelentkezését, akik 2006. évben sárkányrepülő illetve siklóernyős nemzeti bajnokságot kívánnak rendezni. A pályázatokat 2006. március 15-ig kell a Magyar Siklórepülő Szövetséghez eljuttatni (Bp. XIII., Dagály u. 11.) A pályázatokban kérjük feltüntetni a következőket: rendezők; várható nevezési díjak; szolgáltatások; költségterv.

Előadássorozat a szabad repülőknek

2006 február elejétől ismét többcélú továbbképzéseket szervezünk az MRSZ Budapest, XIII. kerület Dagály utca 11. II. emeleti oktatótermében, amelyet az Amatőr Siklórepülők Egyesülete biztosít számunkra. A szakmai előadásokat egyaránt a kezdő és haladó siklórepülők számára tervezzük, de minden érdeklődőt szívesen látunk. 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 eszmecserekre.

Az előadások programja:

- Február 8. **Mi az a Szabad Repülés és mi az a HFFA?**
- Február 15. **Új év indult. Felkészülés a siklórepülésre**
- Február 22. **Bemutatkozik a Siklóernyős Klinika**
- Március 1. **Meteorból sosem elég**
- Március 8. **Természetvédelem és siklórepülés,**
Előadó vendégeink:
CZIROK GERGELY és TÁRJÁN BARNA
- Március 22. **Nyakunkon a versenyszezon**
- Március 29. **Az irányváltás és a forduló**
- Április 5. **A motorozás szépségei és veszélyei**
- Április 12. **Csörölgünk, vagy vontassunk?**
- Április 19. **Hol tart a világ?**
- Április 26. **Jöjjön ki Óbudára...**

Reméljük, hogy előadásaink minden résztvevő számára hasznosak és élvezetesek lesznek. A részvétel mindenki számára díjmentes. Szeretettel várunk minden kedves érdeklődőt!

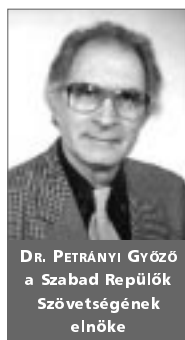
Szabad Repülők Szövetsége

Újévi ajándék a levegőég megszállottainak

Mint az egyik „nyugdíjazott” gyalogsárcsapatrepülő veteránnak, aki nagy figyelemmel kísérte és talán bábáskodott is a Szabad Repülők Szövetségének (SZRSZ) megalakulásánál, kötelességemnek érzem méltatni a Szövetség működésének január elsejével történő megindulását és mindannak a háttéranyagnak elkészültét, mely ezt lehetővé tette. A működés megindulásának legfontosabb feltétele az Alapító Okirat, az Alapszabály létrehozását és a bejegyzést követően a Szervezeti és Működési Szabályzat (SZMSZ) elkészítése és a vezetés ennek megfelelő kialakítása volt. Ez a munka az elmúlt év utolsó napjaiban zárult le.

Őszintén és a legnagyobb meggyőződéssel állítom, hogy az SZMSZ, melyet a Siklórepülők Kézikönyveként kezelhetünk nemcsak a Repülőszövetség, hanem más sporttevékenységgel foglalkozó szervezetek hasonló dokumentumai között messze kiemelkedik szakmai, jogi és tartalmi vonatkozásait tekintve. Az SZMSZ a Szabad Repülők Szövetségének szolgáltatási tevékenységével kapcsolatos feladatokat, kötelezettségeket, jogi és szakmai feltételeket rögzíti, melyek a következő fő területeket ölelik fel: oktatás-képzés, siklóernyős, sárcsapatrepülő, PPG tevékenység üzemeltetés, SES, repülés biztonság, nyilvántartás.

A Kézikönyv további erőssége, hogy a csatolt mellékletek felölelik a siklórepüléssel kapcsolatos minden feltétel, kötelezettség pontos és részletes leírását és az egyes résztvékenységekkel kapcsolatos tennivalók algoritmusát. Ezek az eljárási utasítások, útmutatások és ajánlások teszik lehetővé a hitelesítések, minőségi feltételek, valamint a felmerült szakmai és jogi kérdések megoldását. A Kézikönyv egyedülálló a minőségbiztosítás rendszerének beépítettsége szem-



DR. PETRÁNYI GYŐZŐ
a Szabad Repülők
Szövetségének
elnöke

pontjából is, hiszen figyelembe vette a minőségirányítási (ISO 9001) előírásokat és az auditálás feltételeit. Az információszerezés és tájékoztatás célját elégíti ki a légiközlekedéssel illetve siklórepüléssel kapcsolatos hatósági törvények, jogszabályok csatolt gyűjteménye. Az egész anyag világosan megszerkesztett CD-R formátumban mindenkinél rendelkezésre fog állni.

A dokumentumok összeállítása színvonalra egyértelműen KERÉKES LÁSZLÓ vagyis Guriga tevékenységét, hozzáértését, kezdeményező képességét, türelmét és szívósságát dicséri. Azt hiszem, valamennyiünk nevében köszönetemet és nagyrabecsülésemet szeretném ezúton átadni Neki sok sikert kívánva az SZRSZ meginduló tevékenységéhez. Természetesen a most megbízott vezető munkatársakat is a legnagyobb elismerés illeti a dokumentumok összeállításában, az üzemeltetési módszerek és szabályzatok kialakításában nyújtott közreműködésükért. Az a tény, hogy az egyes szakterületek vezetését a legátermettebb és -elismertebb repülő-

társaink vállalták, biztosítéka annak, hogy az SZRSZ szolgáltatásai biztonságot, könnyebbséget, megelégedettséget és nem utolsósorban gazdaságosabb együttműködést fognak jelenteni az egyes kluboknak illetve azok tagjainak. Kétségtelen, hogy a feladatok ellátását biztosító vezetők, (képzés szervező: Kerekes László, siklóernyős szakmai vezető: BLAUMANN ATTILA, sárcsapatrepülő szakmai vezető: BARÁTH ZOLTÁN, siklórepülő biztonsági szolgálat vezető: FERENCI MIKLÓS, SES szakmai vezető: EXNER RÓBERT, PPG szakmai vezető: SZALMA GÁBOR, nyilvántartó: TÓTH ZSUZSAN-

NA) olyan komplex szakmai együttest jelentenek, melyet más felettes hatóság vagy Szövetség összeállítani illetve rendelkezésre bocsátani nemigen tudna.

Kívánok az SZRSZ elnökségének, a vezetőinek, az egyes klubokat reprezentáló küldötteknek eredményes munkát a 2006. esztendőben; és azt, hogy átérezve a feladatok jelentőségét, elő tudják segíteni a siklórepülők számára a leegyszerűsített adminisztrációt, és a sok-sok balesetmentes sikerélménnyel gazdag repülőóra átélését az elkövetkezendő időszakban. ■

SZABAD REPÜLŐK SZÖVETSÉGE

Közyűlés!

Helyszín:

Bp. XIII., Dagály utca 11., 2. emelet

Időpont:

2006. február 24., 15 óra

Napirend:

1. Új klubok tagfelvétele (eddig az Őcsényi RE jelentkezett)
2. Az üzemeltető szervezet és működés bemutatása
3. 2005. évi pénzügyi beszámoló (ellenőrző bizottság jelentése)
4. 2006-os év feladatai.

KERÉKES LÁSZLÓ főtitkár

Előterjesztés

a Szabad Repülők Szövetsége elnöksége részére

Tárgy: A Siklórepülő üzemeltetési rendszer áttekintése

I. A minőségirányítási rendszer kiépítésének tapasztalatai

A minőségirányítási rendszer kiépítését saját erőből, a költségtakarékosság miatt külön források felhasználása nélkül végeztük el. A *Kézikönyv* és a *Szervezeti és Működési Szabályzat* egy egységben került kidolgozásra a redundanciák és az átfedések kikerülése, valamint az egyértelműség és egyszerűbb kezelés miatt. A siklóernyős társadalom igényei és véleményeinek széleskörű feldolgozása után továbbfejlesztettük a képzési tematikáinkat.

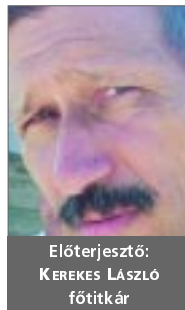
Kedvező biztosítást kötöttünk a jogszabályok előírásainak megfelelően, és kiépítettük a közös üzemeltetés főbb területeit.

A feladatokra a szakterületek legjobb-jait találtuk meg, valamennyien elfogadták a felkérést és elkezdődött a közös munka. A szervezet 2005 évi munkaprogramjának célkitűzéseit teljesítettük, amennyiben:

1. A szakág jogi személyiségű szervezetévé alakulásra a szakág szekció-ülése nem az általunk javasolt formát választotta, ezért ezzel kapcsolatos feladatunk csupán a döntés értelmében megalakuló szervezet céljainak segítése, amelyhez 2005 végére biztosítottuk a legális pénzbesze-

dés feltételeit (az MRSZ-tagdíjat a nyilvántartási díjjal közösen lehet befizetni, ami csökkenti a keveredést)

2. Felkészültünk az MRSZ-től valamennyi üzemeltetéssel kapcsolatos szakmai feladat átvételére (BISZ, nyilvántartás, alkalmasság megállapítás). A szakág erre vonatkozóan egyértelmű döntést hozott. Ennek költségeit a 2005. évinél kevesebb nyilvántartási díjból kívánjuk fedezni, aminek alapja, hogy 2006-ra talán nagyobb létszám számára lesz vonzó a legalitás, a kisebb költségek és a szolgáltató jelleg miatt.
3. A szakági sport feladatok szervezeti keretei a Szabad Repülők Szövetségére 2006-ban nem vonatkoznak a szakág erre vonatkozóan egyértelmű döntést hozott.
4. Felkészültünk a szakág országos érdekvédelmének ellátására (mert az MRSZ ezt alkalmas szakemberek híján nem képes megtenni, sőt a demokratikus döntést figyelmen kívül hagyva, presztízszarccal akadályozza a lehetőségeinket).
5. Új tagok felvételével tagszervezeteinkben a 2005-ös siklórepülő létszám 51,4 százaléka kapcsolódik tagként a szövetséghez.



Előterjesztő:
KEREKES LÁSZLÓ
főtitkár

6. Az üzemeltetési rendszerünkben érdekelt klubok szakmai vezetői, valamint a társ repülőszervek és az ORFK számára az év során 56 előadást tartottunk, amelyre a PoLéBiSz rendszeresen, az MRSZ vezetői azonban sajnos – a meghívás ellenére – egyszer sem jöttek el.

Komoly aggodalmat jelent a hazai siklórepülés számára a szűkülő „életter” és az, hogy ez irányú segítségkiáltásaink süket fülekre találnak akkor is, amikor már ez az ellehetetlenített helyzet életveszélyeket teremt. Ezért fontos, hogy a korrek információk minden kapcsolódó területre eljussanak, hiszen az MRSZ-ben működés elmúlt négy éve alatt kizárólag hátrányok érték szakterületünket.

II. A 2006-os minőségcélok kitűzése

A szabvány alapelvei szerint 2006-ban a folyamatos javítás érdekében tovább kell fejlesztenünk az üzemeltetési rendszer működését, az érdekelt igényeinek felfedezését, és elemzéseket kell végeznünk a hatékonyságra vonatkozóan.

A rendszer működését meg kell értetnünk az érdekeltekkel (a közös üzemeltetésbe bejelentkező klubok és tagjaik, a PoLéBiSz, a PLH és egyéb hatósági, valamint minisztériumi szervek), és az ellenérdekeltséget mutatókkal (MRSZ vezetése, kívülállók, idegenkedők). Az üzemeltetési rendszerünkbe bejelentkező klubok szakmai vezetői, valamint a társ repülőszervek számára továbbra is rendszeres előadásokat, továbbképzéseket kell tartanunk, mert a képzés és a korrekt információ-terjesztés minden hatékonyság alapja.

Így továbbra is követelmény marad, hogy szélesebb körben kell ismertetni a

minőségirányítási rendszer céljait és a minőségpolitikában foglaltakat.

Azt reméljük, hogy a szakmai fórumokon támogatást kapnak az irányítási rendszerünkben megfogalmazott célok és a kitűzött minőségcélok. Nem elég a bólogatás, tevéleges és hathatós, a kormányzat és a jogalkotók részéről is megnyilvánuló hatékony segítséget várunk annak érdekében, hogy ezek a célok megvalósulhassanak.

Hatékony tájékoztatással és a szolgáltatás minőségének folyamatos emelésével el kell érni, hogy 2006-ban növekedjen a regisztrált siklórepülő létszáma. Ennek érdekében élő honlapot kell működtetni a *Madártoll* mellett.

A szélesebb nemzetközi kapcsolódás érdekében időszerű a szervezetünk felvételének kezdeményezése az Európai Siklórepülő Unióba (EHPU).

2006-ban vissza kell szerezni az elvesztett hagyományosan évtizedekig működő légtérket és területeket a siklórepülés számára.

El kell érni, hogy a jogalkotók siklórepülést érintő jogszabályokat ne hozhassanak a jóváhagyásunk nélkül.

Biztosítani kell, hogy szakmai kérdéseinkben ne laikusok tegyenek megállapításokat, hanem az elemző és értékelő munkát engedjék át szakembereinknek, akik maguk is művelik ezt a tevékenységet, ezért elemzéseik valós megállapításokon alapulnak.

A fenti célok teljesülésének szükségességét a Szabad Repülők Szövetsége elnöksége határozatában is nyilváníttja, és felkéri az Magyar Siklórepülő Szövetség elnökségét is, hogy ennek érdekében a saját hatáskörükben is minden segítséget megadjanak.

Budapest, 2006. január 10-én

Kedves Klubtagunk! Papírok rendben?

A tavalyi évhez hasonlóan, a törvényes előírásoknak való megfelelést az alábbi papírokkal igazolhatjátok:

1. Startkönyv:

Az érvényesít jogosításod legyen bejegyzve. Az érvényesítésre az MRSZ által, idén szerzett jogosításokra pedig a HFFA által jogosított oktatók jogosultak. Mindkét esetben a számozott bélyegzőjével kell az aktuális vizsgádat az oktatódnak érvényesítenie.

Törvény: Lt. 52. § (3) Lajstromozásra nem kötelezett légi járművet az vezethet, aki nem szenved a külön jogszabályban felsorolt betegségek vagy testi hiányosságok egyikében sem, és a légiközlekedési hatóság által engedélyezett tanfolyam elvégzéséről bizonyítvánnyal rendelkezik.* Nálunk ez a bizonyítvány, úgy is mondhatjuk, hogy jogosítvány!

2. Légialkalmassági Tanúsítvány

A légi jármű törvényben előírt nyilvántartásba vételét és a kötelező felelősségbiztosítás érvényességét a légialkalmassági tanúsítvány hátára ragasztott matrica igazolja (1). Két pecsét van rajta: az

egyik szárny alkalmasságát, a másik a nyilvántartásba vételt igazolja. Az alkalmasságot idén kizárólag a HFFA által jogosított műszaki vezetők ellenőrizhetik. Az alkalmasságot a tanúsítvány hátoldalán számozott bélyegzőjével kell igazolniuk. Ez a „forgalmid”!



Törvény: Lt.69. § (1) (...) légiközlekedési tevékenység végzésére (Lt. 71. § 10. pont) engedély csak akkor adható, ha a kérelmező megfelelő felelősségbiztosítási fedezettel rendelkezik.

* A félreértések elkerülésére: a 14/2002.(II.26.) KöViM-EÜM együttes rendelet a szakszolgálati engedélyek repülőegészségügyi követelményeiről szól, és bár a szövegezése sok zavart okoz a jogalkalmazók soraiban, azért számunkra a légiközlekedési törvény 52.§-a (3) bekezdése lehetőséget ad arra, hogy a lajstromozásra nem kötelezett légi járműveket a hatóság által elvégzett tanfolyam elvégzéséről szóló bizonyítvánnyal vezethetjük, (STARTKÖNYV) a Légiközlekedési Törvény hatálybalépése óta e paragrafus alapján nem kell számunkra szakszolgálati engedély – tehát a fent említett rendelet miránk nem vonatkozhat. Ez azt jelenti, hogy amíg ki nem jön a ránk vonatkozó rendelet, addig biztosan nem kell orvosi! Ezt már egy bírósági végzés is megerősíti!

Rendelet: 63/2001 (alkalmasság megállapításáról szól)

A szárny adattáblájára az azonosító jelet (NEM LAJSTROMJEL!) legalább 2 cm-es méretben olvashatóan fel kell tüntetni. (Tehát már nem kötelező felragasztani, kivétel a motorozásra használt ernyőknél!) Ez a „rendszerű”!

Törvény: 17. § (1) A lajstromozásra nem kötelezett polgári légi járművekről [12. § (1) bekezdés] a légiközlekedési hatóság nyilvántartást vezet, amely nyilvános.



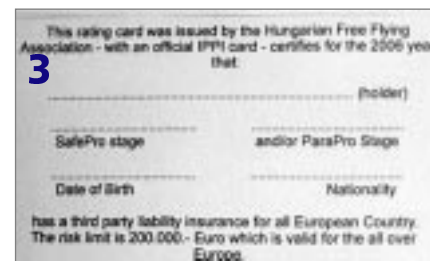
3. Változás!

Idén MRSZ licence-t csak az kap, aki versenyezni szeretne. Helyette a startkönyved Hivatalos bejegyzések oldalára be kell ragasztani egy matricát, ami igazolja, hogy a HFFA (Szabad Repülők Szövetsége) közös üzemeltetési rendszerébe bejelentkeztél. Ne keverjétek össze a légialkalmassági matricával! Nagyon hasonlóak külsőleg!



4. IPPI- és/vagy rating kártya:

Akinek az előző évben volt IPPI kártyája (elvileg ez minden FAI tagországban kötelező), annak idén elegendő egy „rating card”-ot kiváltani (3), ami az IPPI



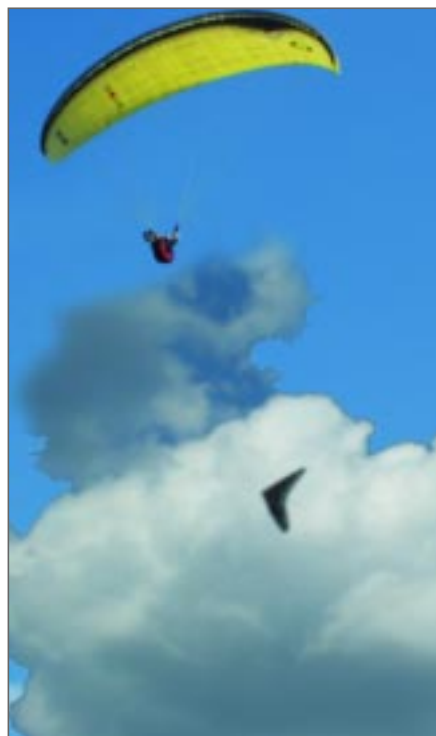
kártyát (4) érvényesíti és a külföldre szóló felelősség-biztosítást is igazolja. Ezt külön kell kérni, a tagdíj nem tartalmazza! A biztosítás Európa területére (200.000 Eurós):1500Ft/fő/év; az egész világra kiterjedő (1.000.000 Eurós) 3000 Ft/fő/év. Ha még nem volt IPPI kártyád, akkor azt is meg kell vened, (persze csak, ha külföldön repülsz) így összesen Európára 4000 Ft/fő/év, az egész világra pedig 5000 Ft/fő/év. (Természetesen a rating card-ot is adjuk mellé)

És még egyszer:

2006-ban tehát Magyarországon belüli repüléskor a startkönyvet és az alkalmassági kártyát kell magadnál tartanod (persze a matricákat a megfelelő helyre be kell ragasztanod). Ha itthon versenyzel: startkönyv + légialkalmassági + licence. Ha külföldön repülsz: IPPI kártya + rating card. Ha külföldön versenyzel: IPPI kártya + rating card + licence. Amire mndezeken felül még szükség van, az a szárnyad törzskönyve, amit minimum évente kell vezetni. Remélem, most már minden papírod rendben van. Ha bármi hiányzik, kérlek jelezd! (06-30-9037804 vagy 20-7779130 Tóth Zsuzsi) FIGYELEM! A HHH-n (és a budapesti TMA alatt) megváltozott a légtérrend! Jó repüléseket! HFFA TEAM

Verseny- eredmények 2005

Ezen a két oldalon a tavalyi Magyar Köztársaság Kupa, illetve a Nemzetközi Magyar Kupa eredményei olvashatók, a Siklórepülő Szakbizottság által közzétett adatok alapján.



Siklóernyő MKK 2005.	
1 Varga Dénes	343
2 Tábor Tamás	209
3 Ákos Zsuzsa	166
4 Susán Péter	128
5 Tasi Péter	124
6 Rácz Balázs	90,5
7 Grillmayer Alexandra	84
8 Galambos László	68,6
9 Fekete Zoltán	66,8
10 Kézi Gábor	57,3
11 Barth Sándor	43,8
12 Marton Gábor	30,3
13 Auner Amadé	29,6
14 Kerekes László	27,8
Sárkány MKK 2005.	
1 Kovács Endre	624
2 Ujhelyi Balázs	559
3 Szász Péter	403
4 Takács Géza	35,3

NMK 2006 hely.	versenyző	módosított WPRS pont
1	Forgó Szilárd	246
2	Vértes Balázs	231
3	Tasi Péter	215
4	Barth Sándor	203
5	Losánia Mihály	195
6	Rácz Balázs	167
7	Simonics Péter	164
8	Képes Péter	156
9	Kozák Péter	132
10	Partizer Csaba	132
11	Szabó József	117
12	Ferencz István	89
13	Varga Dénes	88
14	Fördös Zoltán	85
15	Ákos Zsuzsa	79
16	Ambrózi Péter	76
17	Szegedi Miklós	76
18	Misi László	72
19	Susán Péter	55
20	Forgó Katalin	49
21	Kovács Béla	46
22	Szabó Péter	38
23	Pereczes Zsolt	37
24	Barborják Katalin	36
25	Böröcz Gergely	34
26	Tóth Attila	28
27	Kézi Gábor	26
28	Lázár Gábor	24
29	Rehák Bence	24
30	Mlinkó Márton	23
31	Percze Attila	21
32	Sasvári Gábor	20
33	Winkler Tamás	20
34	Beliczay Koppány	19
35	Gyimesi Zsolt	14
36	Nagy Balázs	13
37	Burányi László	11
38	Zsolnay Péter	10
39	Nika Gergely	10
40	Galambos László	9

NMK 2006 hely.	versenyző	WPRS points
1	Bertók Attila	276
2	Ujhelyi Balázs	188
3	Gruber Ferenc	89
4	Kovács Endre	56
5	Borbély Tibor	40
6	Balkó Imre	29
7	Szász Péter	24
8	Borovszki Gergely	24
9	Kecskés Peter	20
10	Balogh Zsolt	14
11	Kis Attila	10
12	Hencz Krisztian	9
13	Vágány András	8
14	Kutasi Ferenc	7
15	Takács Géza	7
16	Fenyvesi Ferenc	6
17	Pető István	6
18	Tövissi Dániel	6
19	Illés Zoltan	5
20	Biró Zoltán	5
21	Béres Károly	4
22	Szabó Gábor	4
23	Kerekes László	4
24	Gergely Sándor	4
25	BURINDA Zsolt	4
26	Volford András	4
27	Horváth Zoltan	3
28	Majoross Istvan	3
29	Lázár Olga	3
30	Pándi Zoltan	3
31	Juszkú Tamás	3
32	Körösi István	3
33	Feldhoffer András	3
34	Lorentey Kálmán	3
35	Tóth Miklós	3
36	Holló Béla	3
37	Pálya Antal	3
38	Borbély Gabor	2
39	Ferenci Miklós	2
40	Szepesvári Sandor	2

Siklóernyős és természetvédő

Kedves GURIGA, Kedves SZABÓ ERNŐ! Háborgó lélekkel és mélységes szomorúsággal olvastam a számomra minősíthetetlen, természetvédő-ellenes cikket a *Madártoll* novemberi hasábjain. Szabó Ernő hangvétele a természetvédőkkel szemben jogtalan és hazug. A faji megkülönböztetés határait súroló „természetvédőzéssel” teljességgel feleslegesen szít ellenséges érzelmeket egy olyan szemlélet ellen, ami leginkább mindannyiunk közös ügye! Bár nem vagyok szakértő a témában, szeretnék egy-két gyors gondolattal reagálni e feleslegesen gonosz cikkekre, és talán más szemlélettel békíteni a felgyülemelő ellenségeskedést.

Véleményem szerint az első és legfontosabb szemléletbeli különbség a siklóernyős – sajnos kontra – természetvédő harcban az, hogy míg a siklóernyősök a saját jogaikért, a személyes pillanatnyi örömükért harcolnak, a természetvédők (mint ahogy azt a nevük is sugallhatja a szemfüles megfigyelőnek) a természetet védik, őrzik, azaz közös érdeküket, a közös hosszú távú jövőnket

ápolgatják. Szerintem ez a pont már eleve olyan mély különbséget tükröz, hogy a tisztességes siklóernyősnek alázattal és tisztelettel kéne a természet őrei felé megnyilvánulnia, nem pedig lázadó, ellenséges érzülettel.

Szabó Ernő visszautasítja, hogy a quaddal egy kategóriában említsék természetkárosító elemként, és így talán szemet huny néhány tény felett, ami ez ellen szól. Szerintem a Hármashatár-hegyre engedély nélkül behajtó temérdek (500m-t gyalogolni nem képes) siklóernyős autós, a Pilis-hegy sorompóval lezárt, fokozottan védett(!) területére behajtó, a sorompót rendszeresen meg rongáló siklóernyősök vagy a cross-motoroknál sokkalta hangosabb motoros er-



VÁSÁRHELYI
GÁBOR

nyősök ugyanolyan potenciális veszélyt jelenthetnek a természetvédelem szemszögéből, mint a többi „természetkárosító” sport. Nem beszélve azon néhány esetről, ahol a már védelem alatt álló, tehát eleve tiltott területet újonnan használó siklóernyősök a régóta féltve őrzött, ritka sziklagyepes növénytakarásokat az évmil-

iók fejlődéshez képest egy szempillantás alatt letiporták, tönkretették – ilyen például a cikkben is említett Naszály. Ott már visszavonhatatlan károkat okoztunk! Mi siklóernyősök, egyértelműen! Környezet- és természetvédőnek (e kettő nem összekeverendő) lenni nem könnyű dolog, hiszen egyik fő feladatunk a korlátozás, saját magunk és mások visszafogása, önmérsékletre tanítása. Sajnos az emberi természet sokszor ezzel ellentétes (amit jól illusztrál Szabó Ernő hangvétele is). Sajnos sok olyan emberi tevékenység zajlik a mi kicsiny hazánkban is, ami ellen a természetvédők erői, anyagi forrásai kevésnek bizonyulnak. Sajnos! A Pilis-hegy tetején az ottani különlegesen egyedi természeti értékek

ellenére légvédelmi központ, tankbeállók, betonbunkerek épültek a hadseregünk jóvoltából. Ezt elhibázták, ugyanakkor ez minket nem jogosít arra, hogy mi is hibázhassunk. A Naszály-hegyen bányászati engedély van érvényben az állam jóvoltából 1972 óta, sajnos még nagyon sokáig. A fél hegy már el van bontva és szörnyű, hogy ez ellen semmit sem tehetünk – viszont a maradék ritka, védett terület így még jobban féltett kincssé vált! A Fóti-Somlyó évtizedek óta őrzött, kutatott, különleges terület, ahol aktív (kicsit sem félrevezetett, sem pedig öncélú, vagy elvakultan emberiségellenes, szerencsétlen, száználmas, diktatórikus, bátortalan, kispályás, más életterét szennyező stb. stb.) önkéntesekkel nagyon régóta zajlik a ritka növények életterének biztosítása. Nem lenne jó a természet évmil-

iók, sok ember évtizedes fáradságos munkáját pillanatok alatt tönkretenni saját pillanatnyi örömeink érdekében!

Mindazonáltal repülni elmondhatatlanul jó, és repülni csak a természetben lehet, ezért érdemes kulturált kompromisszumokra törekedni. Ennek érdekében pedig a lehető legrosszabb úton járunk, ha ellenségeskedést, ha természetvédelem ellenes légkört teremtünk! Azt gondolom, hogy a természetvédőknek sokkal súlyosabb problémákkal is kell küszködniük (helyettünk!), mint a siklóernyőzés, ezért pozitív, kezdeményező, megértő hozzáállással nem csak meghálálhatjuk az értünk tett áldozatos munkájukat, hanem őket is barátságosabb hangnemre buzdíthatjuk a mi ügyeink érdekében. Ebben bízva maradok tisztelettel: Vásárhelyi Gábor **siklóernyős ÉS természetvédő** ■



NÉVJEGY: TURI GÁBOR

Repülj ma, dolgozz holnap!

Körülnézek a szobában. Az ernyőm a könyvespolc előtt várakozik. Az a nap jut eszembe, amikor megkaptam. Gábor hozta el, együtt bontogattuk itt, két évvel ezelőtt, egy téli délután.

MIKE: Mikor kezdte el repülni?

GÁBOR: 2002-től repülök aktívan, de mindig is repülni akartam. Már valamikor '85 környékén fényképeztem sárkányokat a Hármashatár-hegyen. Szépen el is raktam a képeket egy dobozba. Egyszer, amikor rendet csináltam, akkor akadt meg rajta a szemem. A régi fekete-fehér képeim voltak, az Újlakiról startoló sárkányokkal! Már szinte el is felejtettem őket. Később, amikor a fiaim 2-3 évesek voltak ('93-ban) elmentünk kirándulni az Újlaki környékére. Azokon a fotókon is vannak sárkányok, de emlékszem, akkor már megjelentek a siklóernyők is – persze eléggé négyzet alakúak.

Építész vagyok, és egy ismerősöm ajánlott egy barátjának, akit FERENCZI OLIVÉRNEK hívnak és Dunakeszin építkezett. Elmentem hozzá megbeszélni a terveket. Rátértünk a részletekre, és mutatta, hogy abba az irányba (a Hármashatár-hegy felé) jó nagy ablakot kellene tervezni. Nem értettem, hogy mit akar nézni, a fákat? Ő pedig mondta, hogy a siklóernyőket. Akkor ott megállt a levegő. Nem is beszélünk utána a házról, csak a repülésről. Ott rögtön fölhívta SOLT SÁTYÁT, aki mondta, hogy épp indul egy tanfolyam. Egy hét múlva már kint gyakoroltam. Azóta folyamatosan repülök.



FALUDI MIKLÓS

MIKE: Ha egy sárkányossal találkozol, lehet, hogy most sárkányrepülő lennél?

GÁBOR: Nem, én kimondottan ernyőzni akartam. Nem ismertem pontosan, de tudtam, hogy van ilyen. Ehhez nem kell olyan nagy erőnlét, és mégis át lehet élni azt a kalandot, hogy egy hátizsákkal fölmeleg az ember a hegyre, és nem csak azért, hogy ott mászkáljon, hanem valami egészen különleges dolgot műveljen. Ezt csak színesíti, hogy ideális esetben nem ugyanott, hanem 30-40 kilométerrel odébb száll le. Ráadásul nem kell hozzá segítség. Olyan, mint a biciklizés vagy a futás. Egyszerű, viszont csodálatos. Nekem ez a mérhetetlen szabadság érzése.

MIKE: Sokat repülsz?

GÁBOR: A tanfolyam után már nem tudtam abbahagyni. Most kezd egy kicsit enyhülni a dolog, négy év után. Érzem, hogy minek mi a hátránya és próbálom kontrollálni. Igaz, lehetne hobbszinten is csinálni, de nekem az nem jött be. Nem tudok úgy siklóernyőzni, hogy 2-3 héti semmi, aztán eszembe jut, hogy esetleg ki kéne menni. Számítógép előtt dolgozom és a repülési időszakban szinte óránként nézem a meteort, olvasom a fórumokat, kommunikálok a többiekkel. Nehezen tudok elvonatkoztatni tőle. Aki repül, tudja, hogy ezt olyankor



Név: TURI GÁBOR
Szüli.: 1965. március 2. (Halak)
Státus: Siklóernyő pilóta
Klub: MSE
Ernyő: Pro-design Titan II.
Elérhetőség: 06-309219282

kell csinálni, mikor megfelelő az idő. Tehát ha lehet, úgy osztja be az idejét, hogy nem a repülést igazítja a többihez, hanem a többi dolgát a repüléshez, hiszen a repülés ki van szolgáltatva az időjárásnak. Ha ma nem érsz rá, holnap már lehet, hogy nem is lesz jó idő. A spanyolországi versenyen láttam egy pólón: „Repülj ma, dolgozz holnap!”

MIKE: Dutch Open?

GÁBOR: Nagy kaland volt és nagy tapasztalat. Kár lett volna kihagyni. PÁRDUC írt róla az augusztusi Madártollban. Sajnos Dél-Afrika vagy Brazília nekem nem fog mostanában összejönni, de a hazai versenyekre vagy Szlovéniába készülök idén is.

MIKE: Emlékeztetesz sztori?

GÁBOR: Pont a Dutch Openen történt. Leszálltam a hegyen, óriásira felnagyított kavicsok között. Mászkáltam, fény-

képeztem az ernyőmet és a köveket különböző kompozícióban. Aztán elindultam lefelé. Folyamatosan kőgörgötteken ereszkedtem, a végén már rogyadoztam. Egyszer meg akartam pihenni és letettem a zsákomat. Akkor vettem észre, hogy a hátsó zseb, amelyikbe a ruhát, sisakot és a műszereket szoktam tenni, teljesen ki van nyitva. Villámcsapásként ért a felfedezés! Rögtön elkezdtem kipakolni, műszer sehol! Jó félórája jöttem lefelé, visszamenni reménytelen! Iszonyú érzés volt! Azon gondolkodtam, hogy mit csináljak. Zsákkal visszamenni nem tudok. Ha a zsákot ott hagyom, lehet, hogy azt sem találom meg utána. Meg hát meddig fogom itt keresni a bozótban a műszert? És akkor beugrott, hogy nem vettem le a beülőről! Téptem föl a zsákot és oda volt hozzá rögzítve! Csak a végé papírt veszítettem el. Ez így utólag egy jó kis sztori, de ott halálközeli élményt éltem át.

MIKE: Rázós szituáció?

GÁBOR: Egyszer összeütköztem egy akrós sráccal az Újlakin. Négyen voltunk a levegőben összesen. Nézegettem a tájat, kényelmesen lehetett repülni, megtartott is, nem kellett nagyon görcsölni. Ő jött-ment, húzta, kitekert, előrement, húzott valamit, megfordult és egyszer pont összetalálkoztunk. Én előrefelé mentem széllel szemben, ő pedig mint a gyorsvonat jött visszafelé. Hirtelen jelent meg előttem az ernyője. Annyit tudtam csinálni, hogy elengedtem mindent, fogtam a kupoláját és gyűrtem be a lábam alá. Valahogy átment alattam, bár erősen billegett utána. Én is megbillentem de mindketten repültünk tovább. Leszálltunk és remegett a lábam. Mind a ketten elnézést kértünk, mert egyikünk sem tudta, hogy igazából ki tehetett róla, de baromira örültünk, hogy túlélte a dolgot.

MIKE: Záró gondolatok?

Gábor: Nekem ennyi idő alatt a legfontosabb tapasztalat, hogy tudni kell eldönteni, mikor szabad elstartolni, és mikor nem. Hallgatni kell a megérzésekre is, és mérlegelni kell. Ha az ember ezt úgyesen csinálja, nagy baja nem eshet. A „tudtam, hogy nem kellett volna”, az egy nagyon rossz érzés. Ha nemcsak az önérteteden esett csorba, hanem mondjuk, fáj a lábad, nem tudsz nem tudomást venni róla, mert nap mint nap figyelmeztet rá, hogy hülyeséget csináltál.

Mike: Távlati terveid?

Gábor: Szeretnék olyan szinten megtanulni repülni, hogy elégedett legyek magammal. Másrészt szeretném teljesen egyensúlyba hozni a repülést a családi élettel.



A magyar repülés úttörői: Zsélyi Aladár

ZSÉLYI ALADÁR az Ipolymenti Bussa (ma Busince) községben született, 1883. december 12-én. Eredeti neve Koch Aladár volt, amelyet felnőtt korában változtatott akkori lakóhelye Zsély (ma Zselovce) neve után Zsélyire. Alap- és középfokú iskoláit Losoncon végezte, majd 1901 szeptemberében beiratkozott a József Nádor Műegyetemre. Egyetemi tanulmányai végeztével gépészmérnöki diplomát szerzett.

Harmadéves korától kezdett az emberi repülés iránt érdeklődni. 1909-ben jelent meg *A repülőgéptechnika alapelvei* című könyve, amely három magyar- és



DR. HEGEDŰS DEZSŐ

két német nyevű kiadást ért meg. Ebben az évben tervezte meg első repülőgépét, amelyet a Kölber-féle kocsigyárban építettek meg. Az ultrakönnnyű (150 kg) repülőgép valamennyi eleme újdonságnak számított a maga idejében. 22 kW-os motorját KVASZ ANDRÁS, Zsélyi szlovák származású mechanikus finomította jól működő szerkezeté. A géppel Zsélyi eredményes repüléseket folytatott a Rákos-mezei katonai lovassági gyakorlótéren. Az egyik repülése során a magassági kormány huzalszakadása miatt a gép összetört és Zsélyi

súlyosan megsérült. Így az első nagy magyarországi repülőversenyen nem tudott indulni.

Ezt követően franciaországi tanulmányúton vett részt. Felhasználva tapasztalatait MELCZER TIBORRAL, BÁNKI DONÁT egyetemi adjunktusával egy nagy repülőgép tervezését kezdték el. A gép mozgatóját és 34 személy szállítását egy 370 kW-os motorral kívánták megoldani. Ezt a munkát *A nagy aeroplánok kérdése aviatikai szempontból* című írásukban ismertették. Eredményei alapján a Közlekedési Múzeum aviatikai osztályának előadója lett. A múzeum anyagát is jelentős mértékben gyarapította. Szerteágazó tevékenysége mellett egy új könyvet is írt, *A gázturbína. Kísérletek az új hőerőgép megalkotására* címmel. Első gépe két továbbfejlesztett típusát is megépítette.



1913. június 16-án pilótavizsgát tett. Pilótaigazolványa a 109-es osztrák sorszámot kapta.

Kidolgozta a repülőgépek három tengely körüli megbízható kormányzásának elvét, és azt gépein sikerrel alkalmazta. Elkészítette egy nagy teljesítményű gép terveit, mely 140 km/óra sebesség elérésére volt hivatott. A megépült, Zsélyi-3 típusjelű gép a repülés során alkalmasnak bizonyult erre a nagysebességű repülésre. A leszálláskor azonban a gyakorlótér laza, homokos talaja megfogta a gép futóművét. Zsélyi kirepült az orra bukott gépből, és nyílt kártörést szenvedett. A gondos kezelés ellenére vérmérgezést kapott, amelyben 1914 július elsején meghalt.

Zsélyi Aladár a szülőfaluja melletti Csaláron temették el. Sírja lassan jeltelenné vált, már-már feledésbe merült, amikor JAROSZLÁV MIHÁLY kalondai pilóta megtalálta és helyreállította. A síremlékre Zsélyi Aladár születésének 110 éves évfordulóján került magyar nyelvű emléktábla, Csalár község és a Palóc Társaság jóvoltából. A Bussa polgármesteri hivatala előtti kertben pedig kis emlékü emlékeztet az úttörő repülőre, magyar és szlovák nyelven. Zsélyi szülőháza közelében a falumúzeum egy része állandó Zsélyi-emlékkiállítást tartalmaz, melynek létrehozásában a helyi és a magyar hivatalos és társadalmi szervek nagy lelkesedéssel vettek részt.

A 110 éves évforduló óta a december 12-e körüli szombaton rendszeres busz-kirándulást szervez Bussára a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány; a csoportot az igen lelkes GÁSPÁR JÁNOS szervezi meg. A helyiek mindig nagy szeretettel fogadnak, így volt ez 2004-ben is, csak a hivatali vezetők nem jelentek meg – nyilván ez volt a december 5-i népszavazásra a protokolláris felelet. De a lakosok többi része változatlan szeretettel fogadott.

2005 decemberében is volt kirán-



KATALIN, Bence János (Bussa), Mirosláv Mihály (Kalonda), LIETAVA BÉLA (Losonc), URBÁN ALADÁR (Pozsony), WINKLER LÁSZLÓ, DR. VÁGVÖLGYI ÁDÁM és GIBÁS ANDOR (Budapest).

Végig kell gondolni, hogy OTTO LILIENTHAL kísérletei megrekedtek a megfelelő szerkezeti anyagok hiánya, és Lilienthal halála miatt. Szükség volt a gépi repülés megvalósítására, hogy a motorerővel pótolják a fejetlen szerkezetek felhajtóerejét.

A szerkezeti anyagok, a repülő szerkezetek rohamos fejlődése lehetővé tette a motornélküli repülés beindulását, az egyre könnyebb és egyre nagyobb teljesítményű repülő eszközök létrejöttét. Akit érdekel ez a fejlődés, annak nem szabad elfelejtenie azokról, akik életüket áldozták a repülésért. Őrizni kell az ő emléküket, látogatni kell emlékhelyeiket, így el kell menni Bussára is. ■

dulás, de az utazás előtt két nappal az úti program jelentősen megváltozott és a költségek is megemelkedtek, így a látogatástól elálltunk. E sorok írója és NYEMETZ PÁL veterán vadászpilóta mentünk volna. Mindketten kezdettől fogva részesei voltunk ennek a mozgalomnak.

A Zsélyi-hagyaték kiteljesítéséért végzett tevékenységükért köszönet illeti Csalár Önkormányzatát, a Csemadok Nagykürtösi Területi Választmányát és Bussai alapszervezetét, a Bussai Plébániahivatal, a Zsélyi Aladár Alapítvány, az Együttélés Nagykürtösi Járási Testülete, a budapesti Közlekedési Múzeum, a MALÉV, a Rákóczi Szövetség, az Országépítő Alapítvány, a Palóc Társaság, a Magyar Veteránrepülő Szövetség és a Magyar Repülő Szövetség munkatársait. Néhány személy érdemeit is feltétlen meg kell említeni: MOLNÁR



Australian feeling 23

Bogong Cup végeredmény: ATTILA első, BALI negyedik, FERI harmincvalahány, IMI negyvenvalahány. Kis pihenés után kezdődött a másik verseny, síkon, vontatásból (sportavia, tocumwal).



**Február 18-án, szombaton
18 órakor
Sárkányos élmény-
beszámoló Ausztráliáról
Helyszín: Dagály utca,
2. emelet**

Új!

Hirdetési Árfiánk
2006. január 1-től

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

**Borítóbelsőn 25%, hátlaapon
 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 hirdetésedet. Fizetni a feladással párhuzamosan, normál postai befizetési csekken lehet, a következő címre küldve: **Madártoll, 1550 Budapest, Pf. 171.** A csekk „Megjegyzés” rovatába, kérlek, írd be: „hirdetés”. **Átutalással is fizethetsz, a 65100149-11301903 számlaszámra!**

MAGYAR BERTALAN (beric)

E-mail: beric@index.hu

Telefon: (30) 9642-652

Sky Divine 28
 siklóernyő
 (sötétlila; startsúly: 90-115 kg)
 valamint
Laminar ST14
 gyalogszárkány
 (piros-fehér;
 pilótasúly: 90-110 kg)
eladó
GURIGA
Tel.: (20) 364-6921

**Áramvonalas
 trapézcső**

**nálunk a
 legolcsóbban!
 7 ezer Ft per szál**

ASE
Tel.: (20) 364-6921

UP Speed TL
 gyalogszárkány

(fehér-kék)

startsúly: 100-130kg)

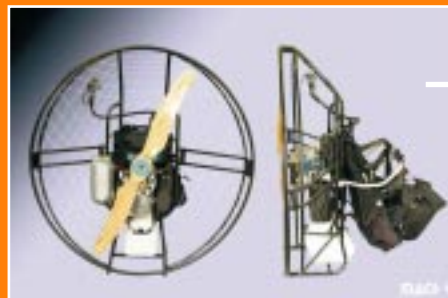
eladó

Tel: 06302515461

E-mail:

dorottya71@t-online.hu

2/1



FLY CASTELLUCCIO
 PARAMOTOR & PARAGLIDING

FLY-TRADE
 Kereskedelmi és Szolgáltató Bt.

Új hátimotorok már 2000 eurótól!

- használt motorok forgalmazása
- szervizelés
- alkatrész-utánpótlás

Flash line – új Snap 100 cm³-es motor

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

**SMN 130 tandem,
 206 cm³-es Simonini motor**

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

**Mach 4 árendeménnyel
 Solo 210 motor**

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

Végh Ernő
 Telefon: 06 20 932 9004

E-mail: vegherno@mailbox.hu

Az alapötlet **25 éves tapasztalat** *Az eredmény*



Leonardo Da Vinci
1492



Hanglázgér
1850



Paraszi Víznyújtó
1895



Rögzített bicikli
1880



Római harci sisak
i.e.100

APCO Aviation Ltd.



Szabad repülés szellemével



Exkluzív osztály kényelmével



A művészi életmód rangjával



APCO stílusú romantikával



Csúcs technológiával védelemmel

Most kezdted,
de nem szeretnél lemaradni?
Salsa: Dhv1-2

A legjobb teljesítményű szériaernyőt
keresed?
Lambada: Dhv 2

Motorosernyőt akarsz,
de szeretsz termékelni is?
Thrust: Afnor Standard

2006-os modell
"Get Up" rendszer
Új hátprotektor
Mentőernyő alul vagy oldalt
Dhv

'84-től a mentőernyő gyártásban
komputerizált gépekkel készül
4 méretben
4 féle konténerben
Dhv, Shv, Afnor/Cen

Döbbenetesen egyszerű start
Nagyon stabil
Fordulékony
Termékeléshez és távrepüléshez is
Trájkos repüléshez
240kg-os max terhelhetőség

Légi sportokhoz bevizsgált sisakok
5 különböző típus
6 méretben
4 színben

Szénszáll/Kevlar/Üvegcsál technológia

!!! SZÉRIA SZÍNEK !!!

SOLO

FELSŐ
BEKÖTÉS



2200 euró

SIMONINI



2990 euró

SNAP 100



FELSŐ
BEKÖTÉS
2800 euró

WWW.PARAPOWER.HU

ALSÓ
BEKÖTÉS



2200 euró



2990 euró



ALSÓ
BEKÖTÉS
2800 euró

SNAP 100



Ára: 2900 euró

Műszaki adatok:

Motor: kétütemű, egyhengeres
Hengerűrtartalom: 96 cc
Sűrítési arány: 11:1
Porlasztó: 20 mm-es membrános
Gyújtás: elektromos CDI
Röpsúlyos kuplung
Áttétel: heliocidális fogaskerék
Max. teljesítmény: 12 kW 9000 ford./percen
Tölkör: 56 kg, 90 kg pilótasúlyig optimális
Tank: 8 liter

Simo TRC



Ára: 3630 euró

Műszaki adatok:

Motor: kétütemű, egyhengeres
Hengerűrtartalom: 200 cc
Porlasztó: Bing 32
Gyújtás: Power Ignition CDI
Speciális rezonánstörőpufogó
Erdőként rendelhető elektromos öndöntő
Max. teljesítmény: 16 kW 7500 ford./percen
Tölkör: 70 kg, 220 kg pilótasúlyig tandem-
repülésre alkalmas
Tank: 11 liter

FRESH BREEZE
POWERED PARAGLIDER



Műszaki adatok:

h. x sz. x m.: 3,17 x 1,91 x 2
üres tömeg: 168 kg
hasznos terhelés: 200 kg
max. felszállótömeg: 368 kg
üzemanyag: 28 l
min. sebesség: 35 km/h
manőverezősebesség: 60 km/h
max. sebesség: 85 km/h
motor: Hirth 3503
teljesítmény: 70 le 6200 ford./percen



Ára: 18 800 eurótól

A repülés egyik lényege: ott vagy, ahol egyesek szerint semmi keresnivalód, mások állítják, hogy jogod sincs ott lenni, te pedig érzed, hogy akkor kezd-tél el élni, amikor oda kerültél.

Ennek az érzésnek a megismerésében tudunk segíteni:

Budapest és környéke:

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

Kiss István, tel.: 06 20 934 05 44

Szalma Gábor, tel.: 06 30 950 74 60

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

Gödöllő és környéke:

Szabó Péter, tel.: 06 20 346 60 04

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

Kecskemét és környéke:

Balázs „Rasta” Róbert, tel.: 06 70 336 23 66

Székeszárd és környéke:

Biró Balint, tel.: 06 70 942 05 54

Debrecen és környéke:

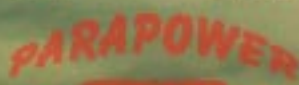
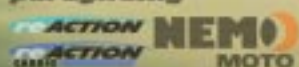
Torkos Tamás, tel.: 06 30 985 9053

Mátra és környéke:

Farkas Tibor, tel.: 06 70 312 76 09

Gyúró:

Szabó György, tel.: 06 30 932 29 37



www.vampair.hu

Portálunkon lehetőség van hozzászólásra, saját fotók feltöltésére, valamint aprós 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.



Most cseréld le régi hátimotorodat egy újra!

Parapower Redback hátimotor 25 000 forint értékű ajándék rádiós hátimotoros sisakkal most 2200 euró!



Decembertől az ország déli részén a Vampair új területi képviselője, Balázs „Rasta” Róbert forgalmazza a Parapower- és a Dudek-termékeket. Pilótajogositással nem rendelkező vevők számára – a biztonságosság és a szabályosság érdekében – elméleti és gyakorlati oktatást indítanak Kecskeméten és környékén.

Parapower Redback

3 l/h fogyasztás
Power Ignition gyújtás
(levegőben indítható)
A motor súlya: 17,5 kg
Üzemanyagtartály: 11 l
Légcsavarátómérő: 112, 124 cm
Légcsavartollak száma: 2
Töltőerő: 48–60 kg
Maximális pilótasúly: 120 kg
Könnyen 4 részre szerelhető keret
Kis méretű autóban is könnyedén elfér
Kézitaska (opcionál)
Ár: 2200 euró + ajándék sisak



Hátimotoros sisak

Rádiós sisakok Peltor fülvédővel, beépített mikrofonnal, hangszórókkal, fültekercs elhelyezett adás-gombbal, négy színben: fekete, fehér, ezüstmetál, kéketál.
Fekete, fehér: 24 000 forint
Ezüst, kék: 27 000 forint
Megjelent az új hátimotoros sisak, az Air- Extreme Free Air Com (karbon/kevlar). A jól bevált Peltor fülvédőkkel több színben, bevezető áron csak 34 000 forint! (Nyugaton 250–300 euró, itt kevesebb, mint 140 euró. Plexi: plusz 3000 Ft.



Siklóernyős polármaszok 2000 forint



További információ: Balázs „Rasta” Róbert, tel.: 06 70 335 23 65, e-mail: totalkar@freemail.hu
Internet: www.ernyozes.fw.hu, www.parapower.tuti.hu



siklóernyők

Jó lóra kell tenni

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





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

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

Ozone Rush, DHV 1/2 Teljesítmény, siklószerű, trimmsebesség. Távrőlőknek...







ÚJ DHV 1/2-esek az OZONE-tól.

BUZZ & RUSH





MESCAL, DHV 1, Funeruser
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 siklószám, 22-38-53, szinte érthetetlen passzív és aktív biztonsággal. Igazi hátimotoros fenomén. Teljesítményorientált, akrohajlamú, aktív pilótáknak szánt deszkakemény kupola, varázslatos, finom fordulékonyssággal.



JOINT, DHV 1-2, Tandem
Full Service, reális kompromisszumok közé illesztett, harmónikus egyensúlyú, munka és élményorientált ékszer. Hihetetlen simán emel és erőlködés nélkül repülhető. Munkabírása taxizáshoz mért, erősebb belépőanyaggal, zsinórokkal. Mindkét méret esőrőlhető, motorozható, akár trájjal is. Az ára abszolút magyar. 8 Jet nyílása van.



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



Poison, 2-3

Az új kihívásokhoz

SKYWALK
PARAGLIDERS

Már kapható, 2000 eu. !

www.solarispp.hu



**Pilótától
pilótáknak...**
www.gpsaruhaz.hu

Akciós **Airwave** ernyők!




Flite
DHV1
M
1400
Euro



Mustang
DHV2
S, M, L
1600
Euro



Bi-Boo
Tandem
DHV1-2
1950
Euro



Wave
DHV1
S, M, L
1400
Euro

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



APOLLO
UL AIRCRAFT "HALLEY"

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