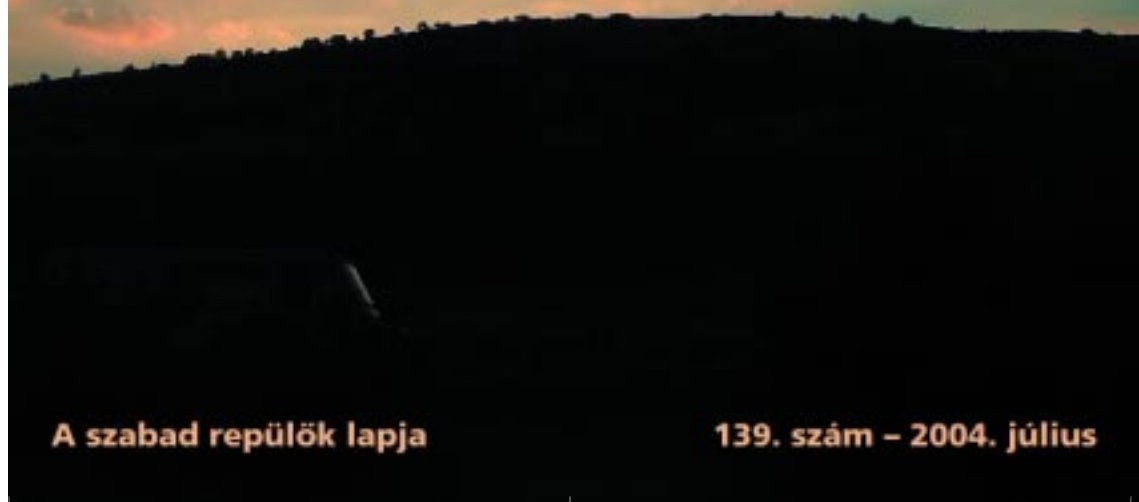


madártoll



A szabad repülők lapja

139. szám – 2004. július

HOR-PROP

CERTIFIKÁLT FALÉGCSAVAROK GYÁRTÁSA



Tolsztoj utca 10., 986 01 Fülek

Tel., fax: (00 421) 47-438-1136

Mobil: (00 421) 90-513-4305

(00 421) 90-853-0603

E-mail: lhorvath@nexta.sk



1/2 Trabant, 104 cm: 15 ezer Ft
Trabant, 130 cm: 20 ezer Ft
Solo, 125 cm: 20 ezer Ft
Rotax, 160 cm: 40 ezer Ft
Továbbá: Simonini, JPX, TOP 80,
Raket, Vitorazi, VW, ...

A légsavarak minősített faanyagból, másoló marógéppel készülnek.
Ígény szerint a megadott mintadarab alapján is készíthető légsavar.

A felületi bevezetés vásárlóink igényei szerint történik, lakkozással
illetve festéssel.



www.hor-prop.com

Szeretnél pilóta lenni!?

UL repülőgépet venni!?



Keresd fel honlapjainkat:

www.beszitop.hu

www.pilotakepzes.hu

www.setarepules.hu

www.legitaxi.hu

Akciók a 2004-es szezonra:

Motoros sárkányrepülőgépre

sportpilóta jogosítás csak 250 ezer Ft

Merevszárnyú UL-A/2

sportpilóta jogosítás csak 540 ezer Ft

PPL-UL/A/2 szakszolgálati engedély

megszerző tanfolyam csak 750 ezer Ft

PPL-A motoros repülőgépvezető szakszolgálati engedély

megszerző tanfolyam csak 900 ezer Ft

PPL-A bentlakásos intenzív pilótaképzés

30 nap szállással és reggelivel csak 1.020 ezer Ft

A fentiekén kívül választható tanfolyamok:

PPL-B; PPL-C Multi-engine;

Angol rádiólevezető tanfolyam;

Műrepülő kiképzés; Kötélkérepülő kiképzés; Oktatói kiképzés;

Motoros vontatói kiképzés

Típusátképzés Cessna-150, Piper-28, Zlin-226 Tréner,

Fk-12 Comet, FK-09 Mark - Fk-14 Polaris típusokra.

PPL-A szakszolgálati engedély hosszabbítás



BE-SZI TOP

Légiszolgáltató Kft.

és Repülőiskola

az FK Lightplanes magyarországi képviselője

8749 Zalakaros, Repülőtér

Tel.: 06-20-9327-304 06-20-9383-658 E-mail: info@beszitop.hu



A hazai szabad repülők lapja
Postacím: Magyar Repülőszövetség
2042 Budaörs 2. Pf. 8.

Szerkesztő: KERESKES LÁSZLÓ
Tel.: (20) 364-6921
E-mail: siklorepa@aeroclub.hu

Tipográfia: 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:
TÓTH ZSUZSANNA. Tel.: (30) 211-7021

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 csekken befizetve, vagy az Amatőr Siklórepülő Egyesülethez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

A címlapon:
Sárhegy – leszállás napnyugtakor
Fotó: MAGYAR BERTALAN

Számunk tartalma

Papírmunka

Levél,
innen Zürichből 5

A második féléves
nyilvántartási díjakról 6

Meghívó

Sárkány Nemzeti
és Podbrezova Kupa 10

Szakértés

Ne hagyd ott magad!
(segítsünk egymáson) 8

Fogjál gyanút!
(...ha üres az idegen starthely) 9

13. oldal

...és jött a Blikk 13

Lég-tér

Starthelybemutató
Tandem, 2 óra 15 perc 15

Sándorfalván repültünk
Egy rekordkísérletről 17

Névjegy: Farkas Tibi 18

Motormadár-melléklet
a lap közepébe befűzve

Levél, innen Zürichből

Kérdésemre az Európai Siklórepülő Unió titkárának válasza. Aki érti, az már eddig is tudta, aki meg nem, az minek akar az EU csatlakozás híveként feltűnni?

„Dear László

There are now medical requirements whatsoever for pg and hg pilots. But for every kind of pilot (motor- glider or pg & hg) they are not allowed to fly when they are drunk- on drugs or under the influence of psychotropic substances. Best regards

Hanspeter Denzler

General Secretary

European Hang Gliding & Paragliding Union (EHPU)

c/o Schweizerischer Hängegleiter-Verband

Seefeldstrasse 224

8008 Zurich/Switzerland

hanspeter.denzler@shv-fsvl.ch

www.shv-fsvl.ch

phone: 0041 (0) 1 387 46 80

fax: 0041 (0) 1 387 46 89”



5-9. oldal:
KERESKES LÁSZLÓ
Grafika:
HEMMERT LÁSZLÓ
Fotó:
KÁTAI CSABA



A második fél éves nyilvántartási díjak

Miután a biztosítási keretünket betöltöttük, az új biztosítást pedig év végéig kötjük, a siklórepülők (lábról induló segédmotoros és motor nélküli légi járművek) nyilvántartásba vétele 2004 július 1-től az alábbiak szerint alakul: Légi jármű MRSZ nyilvántartásba vétel: egyszemélyes 2000 Ft, tandem 3000 Ft. 2004-re személy nyilvántartásba vétele 3000 Ft, mert az MRSZ tagdíj (2000 Ft) nem bontható, de a további összetevőket felezzük (startalap, és adminisztrációs költségek).

Kérlek benneteket, figyeljétek arra, hogy érvényes papírok nélkül ne repüljétek. Ha valaki július 1. után kezd az idejűt, annak az éves 8000 Ft helyett ez 5000 Ft-ba kerül (egy légi járművel számolva). Az IPPI kártyához köthető biztosítás összege változatlan (ott még nem töltöttük ki a keretlétszámot).

Pilótáink egyre többen regisztráltatják magukat a külföldi versenyekre. Azt tudni kell, hogy versenyen minimum érvényes „Pilóta” jogosítással lehet részt venni, és érvényes IPPI kártya nélkül nem repülhetünk jogszerűen külföldön.

Az ellenőrzések tapasztalatai szerint az általunk kiadott papírok egy része nem került el a pilótákhoz, vagy elkerülte őket. A rendészeti és hatósági ellenőrzések során az érvényes papírok hiánya szabálysértésnek minősül.

Több baleset következett be abból, hogy a képzés befejezését követően kihagyás után a pilóta bevállalta azt, amire nem volt felkészülve. Erős szél, termikus idő, közelgő zivatar fel nem ismert, a pilóta számára nem megoldható helyzetet teremtett.

Az interneten zajló vita egyik szomorú következménye számomra az a baleset, amikor pilótatársunk figyelmen kívül hagyva a „C” elemekről szóló intézkedésemet az alapvető biztonsági környezet hiányával kezdte a merülő spirál gyakorlását. A szakmai intézkedéseim célja nem az, hogy ismeretlen és névtelen bírálók okoskodjanak a partvonalon kívülről (ismeretek a mondást bizonyára, hogy nagy a különbség, ha az okos hülyéskedik, vagy ha a hülye okoskodik), s hogy sunyin megbújjá az internet adta lehetőséggel élve a legcsmányabb kijelentéseket tehessék, vagy hogy önmagukból kiindulva sugalmazzanak homályos elképzeléseket, hanem éppen az, hogy az ilyen csúnya baleseteket elkerüljük.

A szakmai munka támogatása érdekében kérek mindenkit, hogy segítsék a balesetmegelőző tevékenységet. Különösen nagy a felelősségük ebben a kérdésben azoknak az oktatóknak, vagy pilótáknak, akik magas képzettségük és gyakorlatuk miatt gyakran mutatnak be „C” elemeket, mert növendékeik alig várják, hogy maguk is azt tehessék. Ami a profiknak könnyed mozdulat, az az ernyőiket kevésbé ismerők, a kisebb gyakorlattal bírók számára halálos veszély. Ne felejtsetek el az oktatások során ezt is tudatosítani azokban, akik a kezeitek közül kerülnek ki!

A magas szakmai szintet tartó, és a precíz adatközlést végző kluboknak és szakmai vezetőiknek ezúton is köszönöm a folyamatos együttműködést és a színvonalas munkát. Jó repüléseket és balesetmentes leszállásokat! ■

Mi tudjuk, hogyan készülték...



És neked van ötleted?

GARMIN
www.garmin.hu

Ne hagyd ott magad!

Csúnya és veszélyes jelenség terjed a starthelyeinken és a repülési környezetünkben. A cserbenhagyás. S mint minden sajnos ez is kétoldalú dolog, ezért megítélése ellentmondásosnak tűnhet.

A hegyre drága szabadidőnkéből valamennyien élvezkedni járunk ki, kiterített ernyőnk összerakott sárkányunk mellől nem szívesen megyünk el semmiért.

Pláne, ha azt látjuk, hogy olyasvalaki erőlteti a startot, a repülést, akinek nincsen meg a starthelyhez, vagy épp csak a pillanatnyi időjáráshoz való felkészültsége. Nem szólnunk rá, mert hát miért is pont én legyek az, aki beleugat a másik dolgába. Nézzük, ahogyan szenved, pedig előre látható sanyarú sorsa, a jövődő makramézás a fán vagy a bokrokban.

Ez a cserbenhagyás első fokozata.

Ha szólnánk, ha rászólnánk, „Neked még várnod kéne a laminárisabb időre”, vagy egyszerűen azt mondanánk, ne startolj, várj még (van, akinek még heteket kéne várni, hogy bepróbálhassa onnan azt a startot), megspórolnánk esetleg egy balesetet.

Amikor pedig bekövetkezik a balhé, amikor meglátod, hogy egy másik pillangó a fára került, nem ülhetsz tétlenül, közömbösen az „Ő dolga” jelzetű álszuverenitás mögé bújva.

A baleset nem csupán

annak a dolga, aki elszenvedte. Mindenkié, aki látja. És a repülősport etikájához tartozik, hogy senkit sem hagyunk magára. Ha otthagysz a társad, magadat hagyod ott. Aki ezt teszi, azzal holnap ugyanaz történhet.

Nem kívánom, hogy a saját kárát tapasztalva adjon nekem bárki is igazat. ■



Fogjál gyanút!

Ezt a kulcsmondatot valamikor SZEGEDI MIKITŐL hallottam. Ha valaki nem tudná, Miki az (MRSZ által hivatalosan elismert) első hazai siklóernyős iskola az Airmax vezetője, s a címbeli figyelmeztetés egy oktatói vizsgáztatáson hangzott el példamondatként: „Ha külföldön jársz siklóernyős terepen, és üres a hegy – fogjál gyanút!”.

Az elmúlt év baleseteinek értékelésekor gyakran jutott eszembe ez a mondat. A baleseteinket vizsgáló Polgári Légiközlekedési Biztonsági Szervezet ajánlásaiban gyakran emlegeti, hogy pilótáink nem eléggé alaposan tájékozottak a várható meteorológiai változásokról, kit a forgószelel kap el, kit a zivatar, néhányan csak bevállalnak valamit, amiről maguk sem tudják, mit eredményezhet.

„Az előrelátás a repülés művészete” ezt motoros sárkányos oktatómtól, WEISZ TAMÁSTÓL tanultam meg. S az előrelátás mind a terep, mind a meteor oldaláról fontos, sőt repülőeszközünk viselkedését előre látni is elengedhetetlen. Ne húzza tövig a féket, ne tolja csontig a trapézt, aki nem tudja, mi jön azután.

Ha váratlan események jelentkeznek repülésed során, ha egyszerre dobálósabb lett a lég, amit pedig nem vártál, vagy megváltozott a szélirány, esetleg az égbolt színe más: fogjál gyanút! Valami történni fog, s ha nem tudod, mi, saját biztonságod érdekében szállj le időben.

Hogy ezt a kényszerű lépést elkerüld, repülésed megtervezésekor szedj össze minden lehetséges információt például a www.dedra.hu weboldalról; ne kerülj olyan helyzetbe, hogy a szél játéka

legyél. A startkönyvedbe írt meteor telefonszám vagy működik, vagy nem, s a starthelyen szembesülni azzal, hogy fogalmad sincs a jövőről, elég kellemetlen. Ugyanez a levegőben: halálos veszély.

Mindenkinek ajánlani tudom a MENYHÁRT ÉVI kezdeményezésére készített és folyamatosan tökéletesített, CD-n bárkinek hozzáférhető meteor ismertetőt könnyűrepülőknél. A legújabb verzió címe: „Az öt elem”, 21 Mb, több mint 100 ábrával. Én még nem láttam színvonalasabb és alaposabb anyagot, amit ennyire a mi képzésünkre találtak volna ki. Valamennyi siklórepülő oktató az éves továbbképzésen megkapta ezt CD-n PowerPoint-bemutató formájában, sok egyéb hasznos oktatási anyag mellett.

Használjátok fel és használjátok ki.

És az ernyőfajták. Ma már nem szükséges bevállalni a hulladék felszerelést. Sokkal drágább az olcsó felszerelés, ha hozzáadjuk a később szükséges kórházi számlát, a gyógyszerek árait, a kiesett keresetet és a kihagyott repüléseket.

Ha valamire nem vagy felkészülve, ne vállald be! Ha más megcsinálja, de neked még sose sikerült, fogjál gyanút, lehet, hogy ahhoz a manőverhez is képzésen át vezet az út.

Az ismeretlent már nem nekünk kell felfedezni. Az már megtörtént.

Nekünk azt adták ajándékba a Repülés Csodatévő Szentjei, hogy nap mint nap átéljük az általuk kínált csodát. Hogy élvezzük az emelkedések és siklások ízét, a harmadik dimenzió csiklandozását, a szabadság összes fokát.

Ha nem élvezed igazán...

...fogjál gyanút! ■

XXI. Magyar Sárkányrepülő Nemzeti Bajnokság és Podbrezova Kupa (FAI Category 2.) Sárkányrepülő Verseny Szlovákia, Lopej 2004. augusztus 7 – 15-ig

A verseny rendezője: Halmos Péter és Kerekes László a szlovákiai LAA-val

Zsúri: A verseny elején lesz megválasztva

Program:

Augusztus 7-én (szombaton) Regisztráció és edzőnap

Augusztus 8-9. Magyar Nemzeti Bajnokság versenynapok

Augusztus 10-14-ig Magyar Bajnokság és Podbrezova Kupa versenynapok közösen

Augusztus 15-én (vasárnap) tartaléknapi eredményhirdetés

Nevezés: A versenyre nevezni 2004. július 12-ig lehet a nevezési díj (szállással 28.000 Ft, szállás nélkül 17.000 Ft) eljuttatásával és a versenyző adatainak megadásával (név, szül. adatok, licence szám, sárkány típus és azonosító, GPS típus). **Nevezni az MRSZ-ben Tóth Zsuzsinál lehet (Budaörs, Repülőtér, telefon: 2499828/112, vagy 30/9037804).** Helyszínen nevezést nem fogadunk el!

A nevezési díj tartalmazza az előnevezők részére a szállást, a rendezést, valamint a Podbrezova Kupa versenynapjain (augusztus 10-14-ig) a reggelit, vacsorát és szállítást és a közös programokat.

A nevezés feltételei: P2 jogosítás, érvényes MRSZ licence, légialkalmasság és nyilvántartott légi jármű, érvényes felelősségbiztosítás (IPPI kártyával igazolt)

Várható feladatok: Céltáv, hurok, háromszög sebesség értékeléssel (SC Sec7 szerint),

Az értékelés: GAP étékelő rendszer szerint történik, kizárólag GPS-ből nyert adatok alapján.

Díjazás: A Magyar Bajnokság I., II. és III. helyezette díjazásban részesül, amelyet az éves díjkiosztón kívánunk átnyújtani.

Döntsd te is rekordot!

FORGALMAZÓ: ERFOLG TRADE Kft.
Tel./Fax: +36-77/481-954 Tel.: +36-30/938-1490

2T kétütemű motorolajok
(szintetikus, félszintetikus)

SZINTETIKUS (Racing) Teljesítményfokozata: **JASO FC**
Kiváló minőségű szintetikus versenyolaj. Előkeverő ill. olajbefecskendező rendszerekhez egyaránt alkalmazható. Valamennyi kétütemű motorokékpárhoz, robogóhoz, kerti kisgéphez, valamint személygépkocsik kétütemű motorjához alkalmazható. Az olaj-benzin keverési arány megválasztásához a gépkönyv előírásait kell követni.

Megfelel a következő előírásoknak: Hivalkozás: PN-70/C-96092, PKWIN 23.20.18-02.11, API TC, JASO FC, ISO L-EGD, TISI

FÉLSZINTETIKUS: Kétütemű, benzínüzemű, keverék-kenésű motorokhoz egész évben használható előoldott félszintetikus motorolaj.

A RE-CORD 2T motorolajok előnyös tulajdonságai:

- megakadályozza az üledékek képződését a dugattyúk gyűrűiben, az indítógyertyákban és a kipufogókészletben
- védi a kopástól a motor alkatrészeit, a dugattyúkat gyűrűit, a csapágyakat, és a hengerfalakat
- ezáltal a motor károsanyag-kibocsátása alacsony
- lehetővé teszi a motor könnyű indítását hideg időben is
- közvetlenül az üzemanyag tankba tölthető
- az ajánlott keverési arány 1:50, vagy 1:40, ennél szegényebb keverék növeli a kopásokat és a beragadás lehetőségét; a dúsabb keverék pedig rontja a motor teljesítményét, növeli a károsodások mértékét, a gyertya meghibásodásának veszélyét, és a környezetszennyeződést

Minden repülő sporttársunknak
jelentős kedvezményt biztosítunk!

www.re-cord.hu

FUN GLIDERS
PARAGLIDING

www.fungliders.hu
info@fungliders.hu
tel. 06 70 515 5577

13

only a pilot knows this feeling

tel.: 06 70 515 5577

www.fungliders.hu

independence
gliders for real pilots



PARATECH

The Paramotor Company
time to fly



használt felszerelés beszámítása és
részletfizetés lehetséges

SEVEN UP – COMING SOON

Pilótatársunk szerencsétlenül járt, eltörte a lábát. Amíg néhányan lesztek a fáról, mivel nem láttuk a megérkezést, jobbnak gondoltuk, ha mentőt hívunk. A sérülés nem tűnt túl egyszerűnek, saját bokatorésemre emlékeztetett, ezért úgy gondoltam, jobb kihívni a szakembert. 112, és bementem: siklóernyős baleset történt, társunk fára szállásakor eltörte a bokáját. „Gólya viszi a fiát” módon levisszük a repér mellett útra, oda kérjük a mentőt. Hát, úgy egy háromnegyed óra múlva meg is jelent... .. vagy öt tűzoltóautó!

Ja! És velük a Blikk egy rohadt nagy fényképezőgépe, mögötte két kopasz paparazzival,

és jött a Blikk

Próbáltam őket rávenni, hogy jöjjenek fel az Újlakira, hiszen SIMONICS PETI világcsúcstartónk épp ott repül és alázza a többieket, s Ő valóban szenzáció, de a két gusztustalan urat csak a másik szenvedése érdekelte. Nyilván ezért fizetik ezeket.

Amikor kinyilvánítottam véleményemet a mentők frekvenciáján leselkedő, vérszagra éhes Blikk-stílusról, azonnal kiderült, hogy az egyik kopasszal nem őriztünk együtt birkát, mert ő önérzetesen magázásra szólított fel.

Mivel én bunkókat nemigen tudok tiszteletteljesen megszólítani, továbbra is megpróbáltam megvilágítani, hogy lapjaik már mennyi kárt okoztak a sportrepülésnek szenzációhajász, a híreket eltorzító tevékenységükkel, amiért soha senkinek nem tartoznak felelősséggel.

Eközben társaim pokróccal takargatták a fényképezőgép elől sérült társunkat.

A sok hülye tűzoltóautótól és a blikkesek gépkocsijától a mentő nem



GURIGA
Fotó: TÓTH ZSUZI

fért oda a területre. A két tökkelütött tahó ugyan váltig állította, hogy nekik a közterületen mi mindenhez van joguk, de én ezt erősen kétségbe vontam. Ekkor azonban közénk állt a budapesti tűzoltóság szóvivője, MOLNÁR PÉTER úr, aki megerősítette a két

szerencsevadász állítását. Kezdem már pedzeni, hogy valószínűleg ő rendelkezett ide, talán valami százalék fejében, ezt a két erőszakos barmot.

Két jó pofontól mindenesetre megmentette őket, amit az is igazol, hogy hozzájárulásunk ellenére mégis megjelent másnap rólunk a Blikk Ma-

gazinban a képpel illusztrált cikk, miszerint

„már-már a tettlegességig fajulva” akadályoztuk őket munkájukban.

Hiszen jogállamban vagyunk.

Vagy mégsem? ■



AEROMANIA

Hátimotoros és siklóernyős tanfolyamok

Túrák

Új és használt felszerelések

Miniplane TOP 80 használt hátimotorok

akár 450 ezer Ft-tól

www.aeromania.hu

06-70-381-1124

info@aeromania.hu



TOP 80

1800 €

2850 € - TÓL



MINIPLANE



FALCO

2190 € - TÓL



450 €



220 €

1980 €

**PARAMANIA
ACTION**

Starthelybemutató 15

Repülök a fellegek között, suhan alattam a táj – szeretném megpillantani az áhított célt, de szempilláim ólomsúlyúak. Mellettem Pista teker, amikor megszólal a telefonja – nem veszi fel. Kicsit később kinyitom a szemem, és felveszem a sajátomat. SANYI az, (tegnap találkoztunk először, a tanfolyamról érdeklődött). – Na! – Megyünk? – kérdezi izgatottan. – Igen – felelem egy kis idő után.

Június 27. vasárnap, kis családommal együtt, a találkozót követően érintettük a HHH-t majd célba vettük Csolnokot. A starthelyen fél tizenegykor csak mi voltuk, de a szél szemből fúj, és már befújások is jöttek szépen. Indulunk! – nonttam.

Egy óra repülést követően visszaszálltunk az akkor már népesebb starthelyre. Rövid szemlélődés, szakértés után újból nekiindultunk. Kb. +450 méterre tekertünk ki, és repültünk hátrafelé. Dorognál kisebb, életmentő emeléseket kaptunk, amelyekkel elsodródtunk a Kétágú alacsonyabb oldalához. Közel a lenti kis starthely nivójához, alacsonyan értünk be, és lázas lejtőzésbe kezdtünk. A nagy



BEREZNAV ATILA
Fotók:
PG-C2 – STARTHELYEK

hegyen egy festék először alacsonyan repült. Türelmesen kivárva a kínálkozó lehetőséget átmertünk hozzá.

Megszólal a telefon! Biztos a kedvesem – felébredt a gyerek és nem tudja, hogy hol vagyunk. A második hívást már Sanyi magabiztos mozdulattal felveszi. Az ég borult –

várjuk a tisztulást, csak jöjjön egy kis lyuk. A szél jóval élénkebb, és sokat fordult jobbra. A starthelyen valaki a tutit várja. Meredek fordulózásokba kezdek, Sanyi arca felderül. Nem fázol? –

kérdeztem. Rám mosolyog. – Jól jön

most az a 90 kilód.

Kitekerünk és átsiklunk szabályosan, ahogy kell! – mondtam. Tekertünk mi, csak hogy gyorsan a hegy mögött voltunk. Kiszállsz? – kérdezte. – Igen! Aztán felengedtem a gyorsítót, mert álltunk és leáramlásba kerülünk. Csak úgy süvített a szél – kell kint találnunk valamit! Gyenge, de nagy kiterjedésű anyag volt ott.



Óbuda. Fotó: TÓTH ZSUZSI



Pilis. Fotó: FERENCZ ISTVÁN

továbbmegyünk! Ám nivó felett 50 méterre, a szél erős, tépi a fákat – meggondoltam magam. – Emelkedjünk, és menjünk tovább – jelentettem ki, de ennek az „emelkedés” része nem igazán jött össze...

Tiltott starthelyeink bemutatása után, a hosszú hegyre mentünk. Itt is inkább mögülünk fúj a szél, volt leszállónk bőven. A hegy végéhez érve már egészen hátrasodrótunk; kénytelenek voltunk ugyanazt tenni, mint a Kétágúnál.

Pilisszentlélek – alacsonyan vagyunk, a szél jobbos. Tandem? – Kicsit necces! – Ne is gondoldj rá! – hallatszott előlről. – Mire? – kérdeztem. – Átmegyünk! – jött a válasz.

A Pilisen szépen mozogtak a fák, de leszálló egy darab sem. – Megpróbáljuk? Menjünk! – döntöttem. Csend – a hegyhez érve megszólalt a varió; és egy kis erdőirtást is elérhetnénk már. Megcsináltuk!

A délnyugati starthelyen becsomagolt zsákokkal sporttársak várakoznak – a levegőben senki. – Lejebb megyünk. – Ne! – hallatszott a hang. – De igen; leszállunk és majd

Kiutaztunk előre. Nagy kiterjedésű emelés, csak gyenge. Időztünk vártuk a napsütést (már sokáig felhős volt). Nem



Kevély. Fotó: D. NAGY ZSÓFI

Kétágú. Fotó: BENEDEK ZOLTÁN



jött! Vesztettünk a magasságunkból. – Nem fog összejönni! – mondtam. – De igen! – szólt a már jól ismert hang.

El kellett indulnunk! Célba vettük a Kiskevélyt. Leáramlásokkal megtépázva, néhány nullás körrel sodródtunk be, a lábánál visszatöltés alatt lévő bányahez. – Ezen kívül nincs még egy talpalatnyi leszálló – néztem körül –, nézd, Nagykevélyen repülnek!

A hegy még lankás, de magasfás lejtőjén kezdtünk átlagban nullázni. Jött a

szűk anyag de ott volt utána a mínusz is! Forgolódunk a nagy ernyővel, ahogy a nagyoktól tanultam. De az álom véget ért. Az ernyőnyi helyre mintaszerű leszállás, 2 óra 15 perces repülés után gratuláltam Sanyinak az élete első tandem-, és távrepülésének alkalmából. Levette a napszemüvegét, egymásra néztünk – az a huncut mosoly még mindig ott volt az arcán. Jó érzés volt látni.

Sok sikert, Sanyi, a tanfolyamhoz! Remélem, jó oktatóid leszünk! ■

Sándorfalván repültünk

Nem volt kegyes az időjárás az első sándorfalvi motorossárkánytalálkozóhoz. A helyenként viharos szélben és esőben csak kevesen vállalkoztak arra, hogy elinduljanak június 4-én Sándorfalvára. A találkozót előzetesen kétszer meghirdettük a *Madártoll*-ban, és az ország összes klubját telefonon értesítettük. 125 gépet vártunk, de csak 22 sárkány és egy botkormányos érkezett meg. Szárnyon érkeztek a kiskőrösiek, forráskútiak, szegediek, jakabszállásiak, kiskunfélegyháziak. Külön köszönettel tartozunk a következő négy sporttársunknak. Dacolva az időjárással, és jégesővel, nagy távolságról ide repült Gyöngyösről JAROS IMRE, Miskolcra Ifj. FEHÉR LÁSZLÓ és MÁTYUS LÁSZLÓ, Nyíregyházáról TÖRÖK ANDRÁS. Kitartásukról példát vehetünk! Gratulálunk!

FEKETE IMRE és FEHÉRVÁRI TAMÁS Jakabszállásról egy formás botkormányossal, a Hóbagollyal érkezett, ezzel színesítve a palettát. Kissé csalódtunk néhány „közeli” klubban és egyesületben. Ígéretükkel ellentétben, nem jöttek el a bajaiak, kalocsaik, kecskemétiak,

békéscsabaik. Autóval jöttek Kiskunhalasról, és Makóról.

A falu lakossága összefogott, hogy méltóképpen ünnepelhessük Sándorfalva születésének 125. évfordulóját. A falunap egyik fénypontja volt a motorossárkánytalálkozó. Volt, aki hosszabbítót, a másik lámpákat, a harmadik létrát hozott, a kocsma áramot adott. A katonák sátrat építettek. SÁRINGER SÁNDOR úr, a Karotin Kft. ügyvezetője előkészítette és rendelkezésünkre bocsátotta 17 hektáros területét, itt rendeztük be ideiglenes repülőterünket. A polgárőrök éjjel őrizték a sárkányokat. A polgármesteri hivatal biztosította a háromszori étkezést, és a készenléti mentőautót. Polgármesterünk, DARÁZS SÁNDOR saját készítésű ágyaspálinkájával kínálta a pilótákat az esti vacsoránál. A fenti segítséget mindenki ingyen nyújtotta! Köszönjük!

Szombaton, reggeli után 15 sárkány emelkedett a magasba, és ék alakú kötelékreplésben üdvözölte az ünneplő sándorfalviakat. Ebéd után búcsúztattuk a megjelent pilótákat, megköszönve részvételüket.

Juhász Sándor

Névjegy: FARKAS TIBI

A sors keze vezette az autómát, egy belső hang hívott Recskre, ahol egy jót beszélgettünk Tibivel, és eltölthettem egy repülésekkel fűszerezett kellemes napot.

MIKE: *Hogyan ismerkedtél meg a siklóernyőzéssel?*

TIBI: Már gyermekkoromban belső indítást éreztem a repülésre. Több évig modelleztem, majd amikor már ez kevésnek bizonyult, igyekeztem én is a levegőbe jutni. Még általános iskolás koromban elmentem a maklári reptérre, ahol felvittek vitorlázórepülővel. Annyira megtetszett, hogy rögtön el is kezdtem a tanfolyamot. Hat évig aktívan vitorláztam, és elértem az ezüst koszorú szintet, valamint szakvizsgát is letettem. Amikor Győrbe mentem főiskolára, nagyon kevés időm maradt a repülésre, de a vágy töretlen maradt, más lehetőség után néztem. Egy barátom, MARCIPÁN, akivel a vitorlázórepülést is együtt kezdtem, megismertette velem a siklóernyőzést, s ezzel egy életre szóló kaland kezdődött. Az első felszerelésemet, egy Condor Caesar II-est, 94-ben vásároltam Budapesten, elolvastam a tankönyvet és „megtanultam repülni”. Később egy kékesi repülés alkalmával, találkoztam SIMONICS PETIVEL, és nála vizsgáztam le hivatalosan. Rögtön át is ültem egy UP Katanára. Mint az első ernyőm, ez is egy hármassal volt, mert én a vitorlázás miatt mindig igényeltem a teljesítményt. Több mint száz órát repültem vele. Egy UP Escape formájában jött el az igazi áttörés. Ezzel az ernyővel kezdtem el versenyezni. 99-ben Egerben tartották a nemzeti bajnokságot, és a válogató előfutamon, mintegy negyven versenyzőből a második lettem RÁCZ BALÁZS mögött. Abban az évben országos szinten, hatodik



Faludi Miklós

helyezést értem el. A válogatott kerettagsági szint környékén már nem tudtam továbblépni, mert nem tudtam finanszírozni a külföldi repüléseimet, ezért külföldi eredményeim nincsenek. 2000-ben megszereztem az oktatóit, majd folyamatosan elkezdtem az oktatást. Akkor még az egri Eged Eagles siklóernyős klub tagja, később vezető pilótája, majd műszaki vezetője voltam, de az elképzeléseim nem egyeztek meg teljesen a klub elképzelésével. Én több lehetőséget is láttam a repülésen belül, ezért 2002-ben, jónéhány barátommal létrehoztam a Mátra Extrém Sportrepülő Klubot. Elsősorban utánpótlás neveléssel foglalkozunk és utas-reptetéssel. Ezenkívül van a klubnak egy csörlőautója, így mind a csörlős képzést, a csörlős reptetést, a környék földrajzi adottságai által pedig a hegyi repüléseket is végre tudjuk hajtani. Időközben a tandem szakoktatói, és csörlőkezelői szakoktatói jogosítás mellé megszereztem a PPG szakoktatóit, valamint a tandem motoros szakoktatóit is. Így teljes a kör. Néhány éve jött az ötlet, hogy építsünk motort. Az első, kezdetleges kísérletek után találkoztam SZABÓ GYURIVAL és a Parapowerrel. Így lett a másik központi téma a motoros repülés, a motoros oktatás.

MIKE: *Biztosan vannak kedves emlékeid.*

TIBI: Nagyon régi álmom volt, hogy elrepülhessek az ablakunk előtt és benézhessek. Itt Recskén, a modellező helyiségből mindig néztük a hegy fölött



Születési idő:
1975. szeptember 26. (Mérleg)
Státus: Siklóernyő oktató,
tandem-, csörlő-, PPG és
tandem PPG szakoktató.
Szárnny: Dudek Action ME-015
(Parapower motorral).
Klub: Mátra Extrém
Sportrepülő Klub
Elérhetőség: 06-70-389-6572

lejtőző madarakat, és eszünkbe ötlött, hogy lehetne ott egy starthely. Megvalósítottuk, és már a második repülésnél 45 percet lejtőztam a Katanával, ami fantasztikus élményt adott. Volt ott egy buló. A kutyám mindig alattunk szaladgált, amíg repültünk. Különleges dolog, hogy kilépek a házból, hátamon a zsákkal, és tíz perces sétával fent lehetek a hegyen, hol akár 2-3 órát is repülhetek. Az udvarban szoktam leszállni. Elértem a régi célt, láthatom a környéket madártávlatból.

MIKE: *Kellemetlen emléked is volt biztosan.*

TIBI: Egy kihagyott versenyernyővel, egy UP Escape protóval repültem a recski hegyen, elég durva időben, amikor elvesztettem a kontrollt az ernyő felett. Utaztam vissza a hegyhez, és már benne voltam egy jobbos fordulóban, amikor egy nem túl erős, de agresszív termikbe bele-

repülve a jobb szárnyfél elcsukott. Ebből indult egy pörgés, amit megfogtam, de aszimmetrikusan jött vissza, előrelőtt, lett belőle egy front-stall, majd elment negatívba. A negatívot a harmadik körnél sikerült lelassítani, de mindez 50 méter magasan történt, ezért oldal-hát helyzetben, lassított negatívban érkeztem az akácfa közé. Szerencsére az ernyő, a zsinórzat és én is, karcolás nélkül megúsztuk.

MIKE: *Távlati terveid?*

TIBI: A Mátra Extrém Klub keretein belül igyekszem minden klubtagot olyan szintre felemelni, hogy önállóan, biztonságosan és jól repüljenek. Ez az elsődleges dolog, mert úgy érzem, hogy felelősséggel tartozom ezekért az emberekért. Emellett mind motoros, mind motor nélküli tandemrepülésre, egyre többen keresnek a baráti vonalon kívülről is. Az egyre nagyobb számú tandemrepülés mellett az oktatás is működik. Többek között a motoros siklóernyőzés oktatása, amiben most nagyobb fejlődést látok. A motoros képzés és a motoros repülés, amiben igazán tervezek.

MIKE: *Egy utolsó gondolat?*

TIBI: A külföldi tapasztalatok azt mutatják, hogy nem szükséges komoly siklóernyős alapképzés a motoros repüléshez, mert merőben más, mint gyalogernyővel repülni. Ezért írtunk egy kiképzési tematikát, ami most van jóváhagyás alatt. Így aki majd bejön az utcáról, hogy szeretne motorral repülni, egy rövidített „A” vizsga után, máris kezdheti a motoros képzést. Azon vagyunk, hogy a repülési lehetőségek minél szélesebb palettáját kínáljuk az érdeklődőknek, s így mindenki megtalálja a számára leginkább megfelelőt. Érdemes és nagyon jó érzés segíteni azokat, akik igazán akarnak repülni, és külön élmény azokkal foglalkozni, akik aktívan, szorgalmasan igyekeznek elsajátítani ezt a csodálatos sportot, és szabadidős tevékenységet. ■



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: 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

Új hirdetési tarifáink

Apró: 300 Ft
(20 szóig, hasábra szedve, kiemelés nélkül)

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



Racer GT

**503-as motorral,
C15 szárnyal
eladó.**

Tel.: (30)2819-754

(s)



**Két karburátoros
Rotax 503-as
fa légcsavarral
eladó!**

**Ára: 380 ezer Ft
Tel.: (30) 913-8043**

**IVOPROP Magnum
levegőben állítható,
3 tollú légcsavar,
100 lóerős motorral,
újonnan eladó!
Ára: 600 ezer Ft
Tel.: (30) 9343-858**

2/1



**Kétszemélyes
Jet-Star trike,
582-es motorral,
C15TN szárnyal,
teljes műszerezettséggel,
22 üzemórával eladó.
Tel.: (20) 9146-233**

2/1

• Vadlúd típusú, egyszemélyes, Trabi motoros trike; Apollo tandem típusú, VW motoros trike; Rotax 503 főtengely eladó. Kicsi SÁNDOR, 3064 Szurdokpuszti, Gyöngyösi út 30. Telefon: (20) 561-9415. (3/2)

• PPG hátmotor siklóernyőhöz; 120 cm-es fa sróffal; 10 üzemórát használt; „Végh Ernő-féle”; sportágváltoztatás miatt eladó! Ára: 1400 €. Tel.: (30) 2938-150

• Kétszemélyes motoros sárkány, Hódgépés trike; Rotax 503DCDI motor C-15TN szárnyal 995 ezer Ft-ért eladó. Tel.: (30) 9244-974, TAKÁCS ISTVÁN (3/2)



**APOLLO 15TN
szárny 60 órával
500 ezer Ft;
ill. APOLLO XP szárny
4 órával
700 ezer Ft-ért eladó.
„SUSZTEE”
Tel.: (20) 9316-275**

2/2



**Rotax 503/1V
motoros sárkányrepülő,
CX 1100 Tandem R típusú
szárnyal, Apollo metálkék,
széles nyomtávú trike-kal, jól
felszerelt műszerezettséggel
(rádió gps, bukó, intercom)
eladó.
Tel.: (52) 398-479**

3/2



**Apollo Racer GT
kétüléses
motoros sárkány eladó!
Motor: Rotax 503/2V
(alapműszerekkel)
Szárny: C4M, 15 m²
Írányár: 700 ezer Ft.
Tel.: (20) 9929-166,
IVÁNY GYULA**

airmax

Új DHV-1-es az Ozone-tól

Érezhetően csökkent a minimális súllyedés, ezért sokat lejtőszelező és termikelő pilótáknak is ajánlott. Load teszt: 126.

MULTO

5 méretben 55-135kg

OZONE



Nagy test nagy élvezet...

MCDADDY

41: 130-200 kg 44: 140-230 kg

airmax
SIKLÓERNYŐ ÉS KITE CENTER

0620 9264 -251

e-mail : info@airmax.hu

net : www.airmax.hu



BIGOLDEN DHV 1-2

Egy hosszú menet...

38 : 115-180 kg

42 : 140-210 kg

GRADIENT



GOLDEN DHV 1-2
Egy ernyő mindenkinek!

5 méretben 55-130 kg, XS-es 55-70 kg!

TENGERSZEM Sportbolt

1067 Budapest, Teréz körút 33.

Nyitva: H-P 10-19h, szombat 10-14³⁰h

Tel.:(06-1) 3111-866, (06-70) 381-9313

www.flyaway.hu; www.tengerszem.hu



Nova
Gin
Avasport
Wings
Bräuniger
Digifly

Tanfolyamok
Felszerelés
Kiegészítők
Utazás
Szaktanácsadás



Egy bolt
ernyősöknek, túrázóknak
és túrázó ernyősöknek





APOLLO
UL AIRCRAFT „HALLEY”
E-mail: apollo@mail.datanet.hu Internet: www.halley.hu