





# 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@nextra.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 mindkettő fanyagból, másoló marógéppel készülnek.  
Igény szerint a megadott mintadarab alapján is készíthető légsavar.

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



## Szeretnél pilóta lenni!?

## UL repülőgépet venni!?



Keresd fel honlapjainkat:

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

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

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

[www.legitaxi.hu](http://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; Kötelékrepülő 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](mailto:info@beszitop.hu)





**A hazai szabad repülők lapja**  
Postacím: Amatőr Siklórepülő Egyesület  
1550 Budapest, Pf. 59.

**Szerkesztő:** KERÉKES LÁSZLÓ  
Tel.: (20) 364-6921  
E-mail: siklorep@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 csекken befizetve, vagy az Amatőr Siklórepülő Egyesülethez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

**A címlapon:** Gozd, 2004 Húsvét  
Fotó: Gábor

## Számunk tartalma

### Papírmunka

<b>A Tulajdonos</b>	<b>5</b>
<b>Szakbizottsági hírek: ismét Simonics a kapitány</b>	<b>7</b>
<b>Starthelyek a ködben! (levélváltás)</b>	<b>8</b>
<b>Fekete oldal</b>	<b>10</b>

### Meghívó

<b>Guinness-rekordkísérlet Sándorfalván!</b>	<b>9</b>
<b>UL-találkozó Rétság</b>	<b>13</b>

### Szakértés

<b>Természetvédelem és siklórepülés itthon...</b>	<b>11</b>
<b>... és az Unióban (I. rész)</b>	<b>14</b>

### Lég-tér

<b>Izgalmas repülés a Gozdon</b>	<b>18</b>
<b>Vízsgarepülésem története</b>	<b>23</b>
<b>Névjegy: Csülök, a jókedvű pilóta</b>	<b>17</b>

**Motormadár-mellékletünk a lap közepére van betűzve**

# A Tulajdonos

**L**assan elköltözik az MRSZ a Dagály utcai kényszerállomásáról (talán emlékeztek még rá, hogyan zsupoltak ide minket a Lónyay utcából az MRSZ régi székházából egy közbenső rendszerváltás után). Amikorra végre megtaláltuk a helyünket, most újra költözhetünk. Sokan a megszokott helyünkön maradtunk volna szívesen, de az ésszerűbb és gazdaságosabb elhelyezkedés Budaörs mellett szólt.

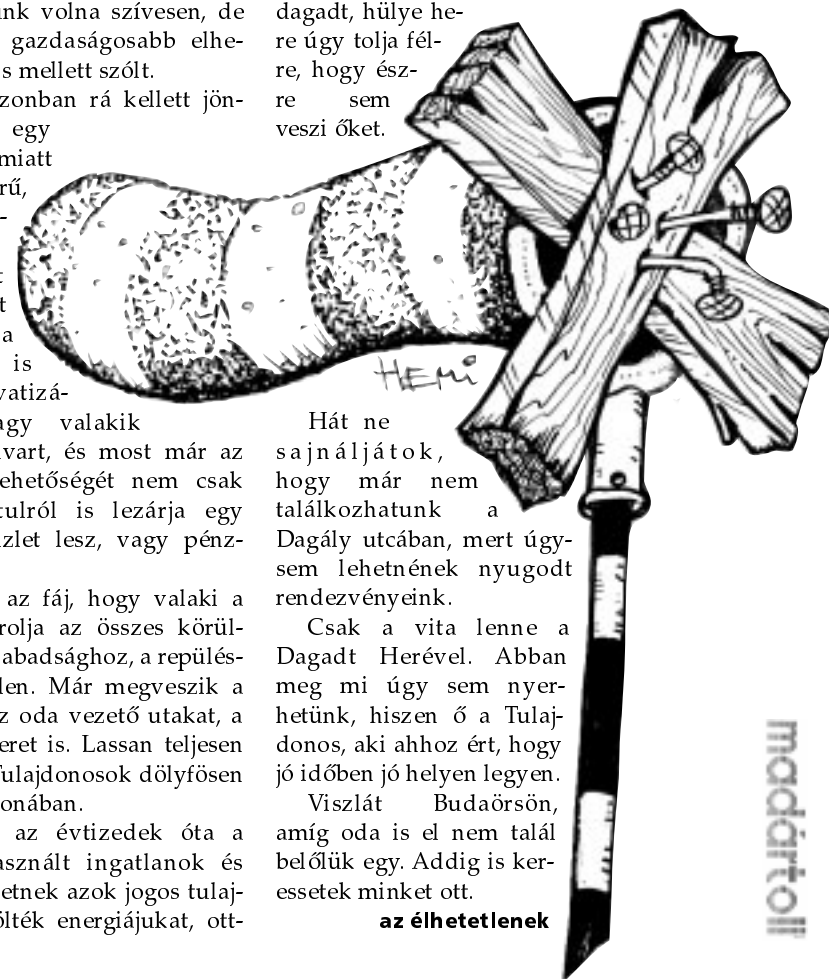
Mostanában azonban rá kellett jönnünk, hogy egy egészen más ok miatt is nagyon időszerű, hogy eltakarodjunk innen. Az intézményesített lopás „kulturált változataként” a Dagály utcában is megjelent a privatizáció. Valaki, vagy valakik megvették az udvart, és most már az épületbe járás lehetőségét nem csak oldalról, de hátulról is lezárja egy parkoló. Nagy üzlet lesz, vagy pénzmosó, ki tudja?

Igazából nem az fáj, hogy valaki a semmiből kivásárolja az összes körülményt, amely a szabadsághoz, a repüléshez elengedhetetlen. Már megveszik a starthelyeinket, az oda vezető utakat, a reptereket, a légteret is. Lassan teljesen megfulladunk a Tulajdonosok dölyfösen terpeszkedő vagyonában.

Az fáj, hogy az évtizedek óta a repülők által használt ingatlanok és területek nem lehetnek azok jogos tulajdonai, akik beleölték energiájukat, ott

honról hordták oda vagyonukat értékeiket, munkájukat. Valamiért a lehetőségek azoknak jutnak, akik jó helyen voltak jó időben.

És most nézem, hogy a Dagály utcában is megjelent a Tulajdonos, és kisepri az útból lévőket. Mint egy méhkaptár, ahol a kis dolgozókat a dagadt, hülye heré úgy tolja félre, hogy észre sem veszi őket.



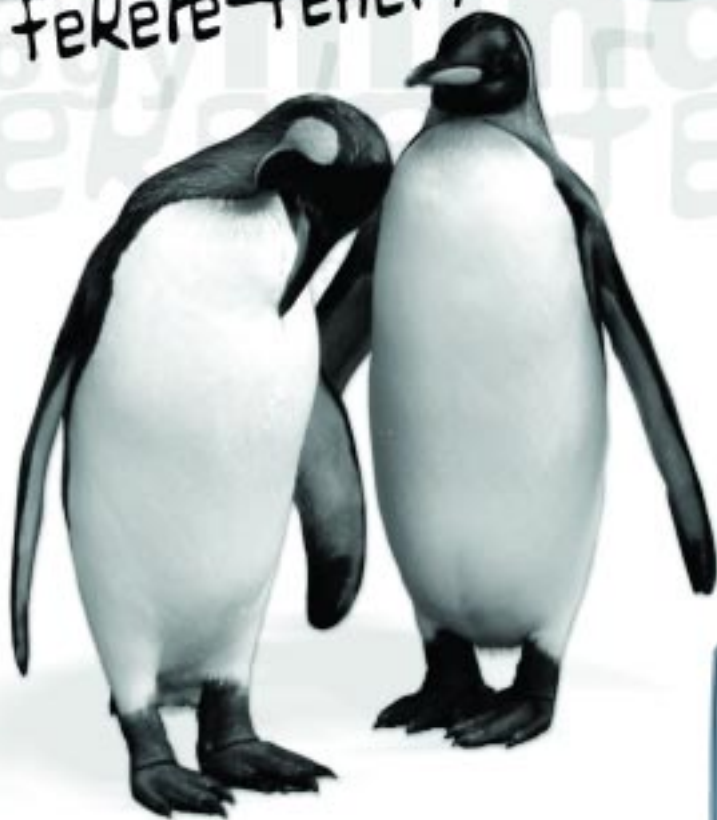
Hát ne sajnáljátok, hogy már nem találkozhatunk a Dagály utcában, mert úgysem lehetnének nyugodt rendezvényeink.

Csak a vita lenne a Dagadt Herével. Abban meg mi úgy sem nyerhetünk, hiszen ő a Tulajdonos, aki ahhoz ért, hogy jó időben jó helyen legyen.

Viszlát Budaörsön, amíg oda is el nem talál belőlük egy. Addig is keressetek minket ott.

**az élnetlenek**

Unod, hogy minden  
fekete-fehér?



VÁLTS SZÍNESRE!

 **GARMIN**  
www.garmin.hu

## Ismét Simonics a kapitány

A Siklórepülő Szakbizottság hírei

7

### 14/2004. MRSz Siklórepülő szakági tájékoztató

Tisztelt Siklórepülő, a beérkezett pályázatok alapján a szakbizottság SIMONICS PÉTER-t jelöli ki siklóernyős szövetségi kapitánynak a következő két évre.

A siklóernyős válogatott rangsoroló versenyek közül az első kettő kerül jelenleg hivatalosan meghirdetésre:

1. **Open National Championship, Ivanec** (Croatia) 2004. május 28 - 2004. június 6.
2. **Dutch Open, Tolmin** (Slovenia) 2004. július 25 - 2004. július 31.

A 3. versenynek előzetesen a következőt jelöltük meg, de erről még a későbbiekben küldünk megerősítést: **2004. augusztus 7 - 2004. augusztus 15. Carpatian Open, Volovets** (Ukraine)

Jó munkát kívánunk a szövetségi kapitánynak és eredményes szereplést a válogatottnak!

MRSZ Siklórepülő szakbizottsága  
2004. április 22.

**ATKÁRI GYÖZÖ** (atkarigy@freemail.hu)

**BOROVSKY GERGELY** (gergo@dedra.hu)

**BUZÁDY GYÖRGY** (jorgosz@axelero.hu)

**KEREKES LÁSZLÓ** (laszlo.kerekas@hmhti.hu)

**PERECZES ZSOLT** (pg@mpc.hu)

**Tisztelt Szakbizottság!** Köszönöm az újbóli bizalmat. Továbbra is mint csapatvezető, illetve mint aktív versenyző, legjobb tudásom szerint igyekszem segíteni a magyar siklóernyős versenysport szakmai és morális fejlődését.

A folyamatos versenyzés jelenti az egyik garanciáját az egész magyar siklóernyőzés további fejlődésének – és en-

nek finansziális támogatására határozottabb tervek körvonalazására van szükség. A válogatottal kapcsolatos pénzügyi elképzeléseket időben és reális igény szerint kell – az erre a célra feltétlenül elkülönített összegből – megtervezni. Ebben a szakbizottság együttműködésére számítok. Úgy érzem, hogy az elmúlt néhány év alatt kialakult versenyzői gárda biztosan halad egy meghatározó nemzetközi pozíció felé. Ezért mindenképpen szükségesnek tartom, hogy ehhez a rendelkezésünkre álló eszközökkel a legnagyobb segítséget nyújtsuk.



SIMONICS PÉTER

Tájékoztatóul közlöm, hogy az általam vezetett magyar csapat az idei Elő Világbajnokságon, Brazíliában, 37 csapatból, (ebből csak 17 versenyzett teljes létszámmal, tehát 6 fővel) a 3. helyezést érte el. 156 pilóta vett

részt ezen a versenyen. A magyar csapat tagjai kivétel nélkül széria ernyővel repültek; ami csak azért érdekes, mert nem volt külön értékelve ez az osztály...

A csapat tagjai: BARTH SÁNDOR, FORGÓ SZILÁRD, FÖRDÖS ZOLTÁN, VÉRTES BALÁZS, TASI PÉTER, SIMONICS PÉTER. Legjobb magyar helyezés: 13. (Simonics)

További eredmények a teljesség igénye nélkül. Valadares Open 2004: (8 ország kb. 80 versenyző) Itt csak Barth és Simonics indult. Széria osztály: 2. Simonics; 4. Barth S. Brasil Open Cup 2004 (20 ország, kb. 140 pilóta). Széria osztály: 1. Simonics; 2. Vértés; 4. Tasi P. ■

# 8 Starthelyek a ködben!

## Levélváltás

### avagy kérdések és válaszok; „előtte” és „utána”

**A** Nyikom Hegyisport- és Természetvédő Klub vezetőjeként már több mint tíz éve munkálkodom azon, hogy a hozzánk érkező pilótákat lehetőségeinkhez képest megfelelő starthely és leszálló várja. Az EU-csatlakozás előtt egy hónappal több kérdés merült fel bennem: Mi lesz a hozzánk látogató külföldi pilóták véleménye starthelyeinkről, útkajáról, leszállóinkról? Milyen hírt visznek Magyarországról?



SÁNDOR ISTVÁN

Mi szeretnénk megfelelni az elvárásoknak, de ahhoz tisztán kellene látni, miből finanszírozható a starthelyeink állapotának javítása. Szinte hallom a felhördülést! Tudom mennyire jó az, hogy egy teniszpartira kifizetett pályabérlet áráért egész évben repülhettek Magyarország összes starthelyéről. Csak azt nem értem, hogy akkor miért háborodtok fel azon, hogy minden starthelyet elveszítünk? Ki fog tenni az ellen, hogy a gyönyörű környezetben lévő, ma még megvásárolható starthelyek ne kerüljenek gazdag külföldiek kezébe? A Starthely Bizottság biztosan nem, hiszen társadalmi tisztségben betöltött munkájukért nem lehet számon kérni tőlük semmit.

Egy megoldást látok igazán működőképesnek. Ha a starthelyek üzemeltetését vállaló egyéneknek

munkájává, megélhetésévé, érdekévé válna a magyarországi starthelyek üzemeltetése. Szolgáltatásaikkal és a starthelyek, leszállók, utak javításával versenghetnének egymással. Mindent megtennének azért, hogy a környezetvédőkkel jó kapcsolatot alakítsanak ki, és a hatóság ne tiltsa le a starthelyet. Én ezért dolgoztam eddig, és a jövőben is folytatni fogom. Szeretném viszont tisztán látni, hogyan jutunk ki a felhőből? Amennyiben megmarad az alacsony támogatást pártoló, felülről leosztogató rendszer, felmerül a kérdés, hogyan tovább? Bizonyára kialakítható egy objektív szempontok alapján szerződésben rögzített finanszírozási rendszer, amelyet a pilóták igényeit képviselő szakbizottság és a starthelyeket üzemeltetők közösen alakítanának ki. Ehhez kérem a bizottság aktív szerepvállalását, és a pilóták támogatását. ■

**S**zia Pisti! Egyesületünk, az ASE, valószínűleg épp a napokban szűnik meg, ha nem tudjuk levakarni magunkról a félmillió forintos bírságot, amit egyik tagunk átgondolatlan és a jövőt nem látó szerepvállalása okozott.

Nagyon szívesen kezébe tenném bárkinek a starthelyek magáncélú kezelését. Abból lesz csak a starthely-megszűnések sorozata.



GURIGA



A magam részéről nagyon sajnáltam, hogy azt a megoldást, miszerint a hatóság felé érdekvédelmet az MRSZ nyújt; miszerint a starthelyekre nem kell hatósági díjakat fizetni, a jövőre nézve nem tartottad megfelelőnek.

Év elején az ASE-től a kezembe kaptam a megállapodott összeget, és senki nem számoltatott el, hogy mennyibe került a fenntartás. Ugyan az egyesületet sorozatban érték a támadások, de közöltük, hogy a starthelyet mi ennyiért béreltük ki Tőled, és kész.

Holnaptól, mivel haszoncélú starthely-szolgáltatás indul, a szolgáltatató az összes hatósági díjat meg kell fizesse, valószínűleg forgalmi adóval terhelt díjat kell, hogy kalkuláljon és a költségeibe beleszámolódik a könyvelő és a vállalkozás egyéb összes költsége. Ezek kitermelhetők egy 20 ezres németországi vagy franciaországi területeken, de félek, hogy idén ismét elkezdődik a „nem fizetek két startért”-szemlélet; és akkor lehet,

hogy megint megkeserednek a starthely gazdák.

A startalap elosztása akkor működik, ha az igénylők a realitások talaján maradnak. Úgy gondolom, ha ez már nem tartható, akkor hosszú és fáradtságos út vezet az elfogadható megoldásig a startgazdák számára, hiszen se megvédeni nem tudják a területüket, se rentábilissá tenni a működést.

A szélmalomharchoz sok energiát kívánok, meglátjuk, az év végére mi sikeredik. ■

**2004. június 5-én 10-órákor:**  
**GUINNESS REKORDKISÉRLET!**  
**125 sárkány egyszerre a levegőben!**  
**MOTOROSSÁRKÁNY-TALÁLKOZÓ**  
**Szeged mellett, SÁNDORFALVÁN!**

Sándorfalva alapításának 125. évfordulójára 2004. június 4-én és 5-én. **Az elsőként érkező 125 sárkány pilótája 4-én vacsorát, 5-én reggelit és ebédet kap ingyen. Regisztráció: 4-én 12 órától. Megnyitó: 16 órákor. Szállítás: sátorban vagy iskolai tornateremben. Gumimatracot hozzá! A sárkányok őrzéséről éjszaka gondoskodunk. Jelentkezés és információ: (06-70) 238-7216 JUHÁSZ SÁNDOR (Cúkor); Forráskúti Sárkányrepülő Klub**

**Gyertek pilóták! Mutassuk meg!**  
**BIZTOSAN MEG TUDJUK CSINÁLNI!**



10

**S**étálgatok az Újlaki starthe-lyen, néze-getem a télen kivá-gott farönköket, amik akadályként magasodtak az ügyetlenebb kezdő siklóernyősök útjá-ba, vagy életveszé-lyes karóként várták a lepördülő sárkányosokat. Nem találok olyat, ame-lyiket pont PEDRÓ – GERGÁCS NORBERT, szül.: 1976. 09. 26 – vágott volna ki, pedig télen így ismertem meg őt; együtt men-tünk ki az Airborne-osokkal társadalmi munkázni. Kutya hideg volt, fűrészeltük az elhalt fákat, majd a kezdőpályán a csenevész bokrokat, közben kóstolgat-



amit ő, hiszen gépe lenscélján át sikerült megmutatnia nekünk, milyen is az a Sik-lóernyős, a más szemüvegén keresztül.

Azután egy tavaszi napon motorra ült és elhúzott közülünk...

Hová sietett?

Hiszen még olyan keveset repült - olyan keveset élt!

27 évet.

tuk egymást, vajon hány star-tos pilóta a másik. Azután már Monte Carlóban találkoztunk; nappal repültünk, ha lehetett, esténként meg elvertük egymást, hol pingpong-, hol asztalifoci-háborúban.

Jó szemű fotóit el-elnézegettük, ti is láthattátok,

**M**indig szeretném azt hinni, hogy nem történik meg újra. Amikor azután ismét elveszítek valakit, akivel pedig még sokat és sokszor szerettem volna együtt tekeregni az égben, magamba nézek és arra gondolok: várnom kell kicsit még.

SZERDA LÁCI azon kevesek közé tartozott, akiket sosem tudtam legyőzni légi harcban. Ideális versenypilóta volt, türelmes, alapos, megfontolt. És rengete-gen szerették, nem csak a hozzátartozók, a klubtársak; de olyanok is, akikről ő maga nem is hitte volna. Csendes sze-rény egyéniséget, ha nem ért rá egy-egy versenyen, mindig hiányoltam. Az a fajta pilóta volt, akit szeretnek a ren-dezők. Neki nem volt kifogása a leghun-cutabb feladat ellen sem, őt nem zavarta a legostobább szervezés sem.

„Ha leszakadt a csomagtartó, nem kellett kétszer mondani, ott volt a rep-téren és már csinálta is. Nem várt másra,



ha kellett mindig ott volt, Rá mindig szá-míthattunk. Ha valami kel-lelt...” Már sosem tudom meg, mit tett Laci, ha valami kellett, mert a

telefon hangja elcsuklott – és az az ember, akit még sosem hallottam sírni, sárkányos növendékkorom példaképe, egy kurta, elbicsakló búcsúszóval elköszönt.

Miért sírunk, ha elmegy a barátunk? Hiszen ő már biztos helyen van. És a sok kedves szökevény között ott látom az ő arcát is az alkonyi égben, ha majd megint Dunaújvárosban leszek – nélküle.

Ha még hallasz Laci, add át nekik üdvözlétem...

Az oldalt írta:

GURIGA

## Természetvédelem és siklórepülés itthon...

11

**A Természetvédelmi Hivatal és a siklórepülés kapcsolatának alakulása érthető módon nemcsak a Pilis tekintetében, hanem egy füst alatt országos szinten befolyásolja legális repülési lehetőségeinket. KÁNNAR LÁSZLÓ a HHH terület (MSE) révén mélyen érintett a kérdésben így a tőle megszokott felelősségteljes mentalitással reagált a vitára. Régóta tartó jó kapcsolatunknak köszönhetően magánlevelezésben cseréltük ki gondolatainkat a témáról. A neki írt válaszom alábbi közreadásával szeret-ném egyértelművé tenni, hogyan képelem a kiutat.**

„Laci, nekem a szívem szakad meg, hogy ide jutott a helyzet a környezetvé-dőkkel. Kezdetektől fogva azt tartottam egyedül járható normális megoldásnak, hogy a természetvédelmielkel értelmes emberek módjára kéne megértenünk egymás céljait, munkáját. Én persze – tel-jes tisztelettel – azt hiszem, értem az övéket; ők viszont félreismernek, és ezért hibásan ítélnék meg minket. Min-dig azt hirdettem, hogy ne hagyjuk fél-reértéseken, előítéleteken, alkalmi indu-latokon elmérgesedni a kapcsolatunkat. A viszonyunk olyan, mint a kutyáé a macskával (a legkomolyabban így gon-dolom, csak az okra még nem jöttem rá). Valahogy zsigerből nem férünk össze, pedig egymás legjobb partnerei lehet-nénk, ha mindkét fél tiszta lapot nyitna, és előítéletek nélkül újra kezdenék az ismerkedést. Ahányukkal csak beszél-tem, mindig azt éreztem, hogy bár nem ismernek minket, mégis egy megelőle-gezett elutasítással, ellenszenvvel érez-nek irántunk. Én ezt valamiféle munkál-tatói elvárásnak képelem, de nem tu-dok rá racionális magyarázatot. Akikkel beszéltem, úgy látszott, hajlanak a bé-külésre; és bíztam benne: apránként elfo-

gadnak majd minket, mint ahogy türelemmel össze lehet szoktatni a kutyát is a macská-val. De ezzel a bírság-gal a szoktatási folya-mat megszűnni lát-szik, még mielőtt megismertük, nem-hogy megszokhattuk volna egymás sza-gát...

Én a tárgyalási kísérlet nélkül kisza-bott 500 ezer Ft bírságot kifejezetten ellenséges lépésnek tartom, és a kapcsolatok szándékos elmérgesítését vélelme-zem benne. De lehet, hogy csak a ható-ság mérhetetlen erőfölényéből adódó 'majd én megmutatom nekik, ki itt az úr' mentalitás van a háttérben.

Szóval, én több éves munkám össze-omlásaként élem meg a mai helyzetet és ez a kudarc kifordít önmagamból. Eltúl-zott megfogalmazással élve: diplo-matából anarchistává tesz. Ebből a per-spektívából minden múltbeli történés és vélt indíték átértékelődik, ilyenkor a magyarázatokat a másiról rossz szándékot feltételezve találom meg.



KARDOS ISTVÁN

**Konstruktív helyzetértékelés**

**következik:** Több külföldi mintához van módom hasonlítani a hazai helyzetet. Elég hiteles képem van Szlovákiáról, Szlovéniáról, Ausztriáról, Svájc-ról és Franciaországról. Ezek mind az öten hasonlítanak egymáshoz és – a mi nagy hátrányunkra, sajnos – mind szöges ellentétben állnak az itthon meg tapasztalt természetvédelmi gyakorlattal. Világlátott sporttársaim csak hosszabbá tehetnék ezt a felsorolást.

Az értékelő összehasonlításhoz hadd hozzak magyarázatot a KRESZ-ből. Épeszű ember nem vitatja a pirosra való áthajtás tilalmát. Nos, az említett országokban is kőkeményen megvan a piros. Csupán az a különbség az ő javukra, hogy ott van elegendő zöld lámpa is, itthon pedig szinte minden siklórepülésre alkalmas hegy természetvédelmi területre esik. Nem képzelem, hogy ezt ellenünk csinálták így. Mi csak adottságként szenvedjük el. Az ide vezető folyamatot már nem érdemes firtatni, de azt fogadja el a másik fél, hogy idehaza szinte minden magaslat – amit még nem építettek be – természetvédelmi területtől van nyilvánítva.

Bár ez egy elhibázott, túlzó gyakorlat; a problémát a területhatárok átrajzolása nélkül is meg lehetne oldani.

A Természetvédelmi Hivatalnak mind-össze két dolga van

kéne a külhonihoz hasonló korszerű szakmai álláspontra helyezkednie:

1. Mivel a hatóságiak még sohasem láttak közelről a levegőben madarat, ezért élnek abban a tévhitben, hogy a mi csetlés-botlásunk egyáltalán érdekli tollas tanárainkat. Be kéne látniuk és elfogadni, hogy kevés természetbarátabb szabadidősport van a siklórepülésnél. Kontrasztként most csak az adott területen engedéllyel folyó vadászatot említem.
2. Be kéne látniuk és elfogadni, hogy a siklórepülést már nem lehet hamis ideológiákkal kitiltani, kiirtani a természetből. Ehelyett – tájegységként egy-két építési teleknyi méretű, de társadalmi tulajdonban maradó terület kijelölésével – békésen együtt élhet tovább a természet és a repülő ember. (Kontrasztként a magántulajdonba 'csúszott', mindenkitől örökre elvett építési telkeket említem.) Ne hazudjanak nekünk és a társadalomnak arról, hogy mi ártunk a környezetnek; hogy éppen mi ne lennénk meggyőződéses tisztelői a természetnek! Ha nem tolvajként kéne repülnünk, hanem alkalmas helyeken, alkalmasan kialakított stathelyeink lennének (lásd a külföldi gyakorlatot) akkor mi is nagyobb biztonságban lennénk, és a ter-

## ULTRAKÖNNYŰ REPÜLŐK TALÁLKOZÓJA Rétság-Tolmács Repülőtér 2004. július 2-4.

**Szeretettel várjuk a repülés szerelmeseit  
és minden érdeklődőt**

**a július 2-án, 14 órakor kezdődő és három napon át tartó  
rendezvényünkre!**

**A repülővel érkezők július 2-án legyenek a repülőtéren!  
A versenyekre jelentkezni lehet Tóth Ferencnél (Pamacs).**

**Tel.: (06-70) 5630-224**

**A rendezvény 1000 m-es területen kerül megrendezésre.**

**Belépő három napra: 1200 Ft.**

**Szálláslehetőségek a hunulneten, felbélyegzett válaszborték  
esetén elküldjük azokat címedre.**

**Információ: Keserő Lászlóné Ildikó rendező,  
Nimbusz Repülőklub**

**2651 Rétság, Szőlő u. 28.**

**Tel.: (06-20) 394-6664; (06-20) 933-7059; (06-35) 350-081**

mészetnek haja szála sem görbülne meg. Csak egy példát hadd mondjak arra, mit javaslok: a Balaton-felvidék egy csodás és hatalmas, dimbes-dombos terület. Ehhez képest a Csobánc teteje kifejezhetetlenül parányi. Ha a teljes területből semmi mást, csak ezt a nagyobb teleknyi részt kizárólag a motor nélküli siklórepülés számára korlátozatlan stathelynek engedélyeznék, ezzel egy 100%-ig betartható rendet teremtenének az egész Balaton-felvidékre és örökre végét vetnék a velünk való vesződésnek, háborúskodásnak. A részükről meghozandó áldozat inkább érzelmi mint tárgyi, mert a terület élővilága mit sem változna. A délnyugati oldalon fészkelő egyetlen madárpár környezetét a költési, fiókanevelési időszakban pedig el kéne kerülnünk – és kész. Kontrasztként említem a mostani állapo-

tot: a helyi természetvédők *crossmotort*(!) vettek a tilalmi időszakban történő üldözésünkre...

Szóval, egy kis szemléletváltás és a hatósági gyakorlat korszerűsítése árán ránk köszönhetne a béke korszaka. A Természetvédelmi Hivatal, (számára) meglepő módon azt tapasztalná, hogy bennünk természetszerető, együttműködő partnerekre talál. Mindenki nyerne vele, a környezet sem károsodna, mert a siklórepülés – minden tévhitel és propagandával szemben – nem károsítja az élővilágot. Aki kételkedik ebben, az nézzon természetfilmeket a siklórepülésről; a madarakkal való együtt repülésről; veszélyeztetett költöző madarak motoros sárkány felvezetésével való költöztetéséről, ismerje meg a külföldi gyakorlatot – vagy próbálja ki ezt a sportot... ■



# ...és az Unióban

## A „Siklóernyős starthely Spirkelbach községben” c. projekt környezetvédelmi szempontból – I.

Kaiserslauterni Egyetem, A/RU/BI szak; Ökológiai tervezés ágazat; Prof. TOBIAS, DR. BECKMANN. Készítette: M. RETTERMAYER

### 1. Bevezetés

Spirkelbach község – amely a pirmasensi járásban található és Hauenstein községhez tartozik –, elő akarja segíteni az ottani turizmus fejlődését. Tervezés ill. fejlesztés alatt áll több projekt, így kemping; kerékpár- és turistaút-rendszer; lakómobil-parkoló, helyi gasztro-nómiai koncepció és egy siklóernyős starthely a Höllen-hegyen.

Külön ehhez a siklóernyős starthely-hez meg kell vizsgálni környezetvédelmi szempontokat, mivel az illető területet európai madárvédelmi területnek szándékoznak kijelölni, és féltő, hogy a starthely az ott előforduló erősen veszélyeztetett vándorsólyomra kihatással lenne.

Jelen dolgozat célja, hogy megvizsgáljam: a siklóernyős starthely elfogadható-e környezetvédelmi szempontból, tekintettel mindenekelőtt a vándorsólyom védelme és a starthely közötti lehetséges konfliktusokra. Ezenkívül megoldásokat is próbálok felvázolni a problémákra.

### 2. A probléma általában: természetvédelem és repülősport

A dolog természetében rejlik, hogy mindenütt, ahol az ember ilyen vagy olyan okból a természetben tartózkodik, az ember és a természet között konfliktus keletkezhet. Sok tényezőtől függ, hogy ilyen konfliktus ténylegesen kialakul-e. Ilyen tényező például az ember visel-

kedése, a természet zavarérzékenysége, vagy más zavaró tényezőkkel való kölcsönhatás.

Csak az adott szituáció pontos helyszíni vizsgálata után tisztázható, hogy egy sportág, mint ebben az esetben a siklóernyőzés, a konfliktus kétségtelenül meglévő lehetőségét igazi és problematikus konfliktussá növeszti-e, és ha igen, mekkorává. Fennáll annak a veszélye, hogy az ilyen kérdésekre túl gyorsan és érzelemtől fűtötten válaszolunk, anélkül, hogy a dolgok mögé néznénk.

A légi sport és a természetvédelem összeegyeztethetőségéről már sok vitát folytattak, de ezek a viták nem annyira tanulmányokon és tudományos vizsgálatokon alapulnak, hanem inkább különálló megfigyeléseken vagy eseményeken. Természetesen érthető, hogy az állatvédők dühösek, ha egy madár elhagyja a fiókait, mert zavarják a repülőeszközök. Másrészt a légisportok képviselői gyakran érzik úgy, hogy bűnbaknak állítják őket. Látjuk tehát, hogy érzelmeik által befolyásolt viták nem vezetnek eredményre. Arra mindenestre rámutatnak, hogy cselekvésre van szükség ahhoz, hogy a két érdekcsoport között közvetítsünk, és olyan megoldásokat dolgozzunk ki, amelyek mindkét oldal számára kielégítőek.

Számos olyan tanulmányt készítettek már, aminek ez volt a célja. Ezek között olyan dolgozatok is vannak, amelyek kisebb-nagyobb mértékig más helyzetekre

is átvihetők, ill. amelyekből más helyzetek megoldását levezethetjük. Ez azonban annak a veszélyét rejt, hogy általánosítjuk a problémákat és a hozzájuk illő megoldásokat. Ezért egy megoldás más esetre történő átvitelekor ellenőriznünk kell, hogy megtehetjük-e ezt minden további nélkül, ill. az adott helyzetben milyen módosításokra van szükség.

### 3. A siklóernyőzésről általában (I. e.)

A siklóernyőzés olyan – műszakilag egyszerűként jellemezhető – motor nélküli légisport, amelynek eszközét az ejtőernyőből fejlesztették ki. Ezt az ernyőt össze lehet csomagolni egy hátizsákba, ezért a pilóta gyalogszerrel elviheti a starthelyre. A siklóernyőzés különlegessége, hogy gyakorlása során a pilóta közvetlen kapcsolatban van a természet erőivel, ezért a madarak repüléséhez talán legközelebb álló légisportnak tekintik.

Startolni lejtőről lehet, olyanról, amelynek lejtési szöge elér egy bizonyos értéket. A starthellyel szembeni egyéb követelmény mindenekelőtt az akadálymentesség, továbbá hogy olyan irányú legyen, amelynél lehetőleg gyakran van szembeszél, mivel csak ebben lehet startolni. Ezért siklóernyősök számára az az ideális, ha különféle időjárási helyzetekre több starthely is rendelkezésre áll. Csak olyan starthelyről szabad repülni, amelyet engedélyezett a Német Siklórepülő Szövetség (a Szövetségi Közlekedési Minisztérium megbízottjaként).

Lábról startolni a széllel szemben lefelé futva lehet. A starthelyről a völgybe történő egyszerű lesiklásnál túl megfelelő időjárás mellett a pilótának lehetősége van arra is, hogy bizonyos lejtőkön az ott keletkező felfelé irányuló lejtőszel hosszabb repülésre használja ki. Ezen kívül termikes napokon a termikek segítségével lehet magasságot

nyerni és sok kilométert repülni. Leszállni egy lehetőleg akadálymentes réten lehet, a széllel szemben repülve.

A repülőüzem rendszerint csak április elejétől október végéig tart, 10-18 óráig. Természetesen ekkor is csak kedvező időjárási helyzet esetén lehet repülni, mivel a siklóernyőzés olyan sportág, amely szélsőségesen függ az időjárástól. Például túl erős szél vagy nem megfelelő látási viszonyok megakadályozzák a repülőüzemet.

A pilótáknak sportjuk űzéséhez egy speciális pilótajogositványra van szükségük, amelynek megszerzéséhez átfogó elméleti és gyakorlati képzésben kell részt venniük, és ennek végén vizsgáznuk kell.

### 4. A siklóernyőzés helyzete Spirkelbachban

A Höllen-hegy állása és alakja miatt ideális feltételeket kínál a lejtőrepüléshez. Lejtőrepülésről azt használjuk ki, hogy a hegy a szelet felfelé eltéríti. Ezáltal termikben szegény napokon is lehet hosszabb ideig repülni. Nem véletlen, hogy régebben a Höllen-hegy lábánál vitorlázó repülőter volt.

Ahhoz, hogy a Höllen-hegyen siklóernyőzni lehessen, a hegy nyugati lejtőjén ki kell alakítani egy starthelyet. Ehhez az ottani erdőbe vágni kell egy nyiladékat. A starthelynek legalkalmasabb hely egy fiatal fenyvesben található a hegy nyugati lejtőjén, a K54-es út fölött.

A K54-es mellett tervezett parkolóhelytől a starthely gyalog jól megközelíthető a Kurt Rinner turistaúton, a pilóták ezen az úton vinnék fel sporteszközüket. Megemlíteném még, hogy a starthelyet kizárólag a helyi siklóernyős egyesület tagjai használják. A leszállóhely egy rét a völgyben, a starthelytől nyugatra. A rét ilyen használatához a tulajdonosa már hozzájárult.



## 5. A vándorsólyomról általában (I. a.)

A vándorsólyom világszerte elterjedt ragadozó madár. Előfordulási helye Európa, Ázsia, Afrika, Észak- és Dél-Amerika, Ausztrália, Tasmánia és a csendes-óceáni szigetvilág. A hím szárnyfesz-távolsága 86-106 cm, a nőstényé 104-114 cm, testhosszuk kb. 43 cm.

A költési idejük rendszerint márciusban-áprilisban kezdődik, nagyon kivételes esetekben korábban vagy később. A 3-4 tojásos csak a nőstény ül, 29-31 napig. A hím szerzi be a táplálékot, átadja a nősténynek, amely felaprítja azt a fiókáknak. 25-40 nap múlva a fiókák repülnek és elhagyják a fészket.

A fészek magasabb sziklafalakon van (hasadéokban, párkányon, kiszögellésen, mélyedésben), ahol a madár akadálytalanul meg tudja közelíteni, de kőbánya vagy magas épület is megfelelő hely lehet. A vándorsólyom számára fontos a fészkelőhely és a vadászterület együttese. A vadászterület félig nyitott ill. nyitott jellegű. A fészkelőhelynek és a vadászterületnek nem kell feltétlenül közel lennie egymáshoz; ezt jól mutatja az a tény, hogy költési időben a vándorsólyom mozgási körzete 100 km<sup>2</sup> nagyságú. Két fészek között a távolság legalább 1 km.

A vándorsólyom táplálékát röptükben elfogott, kb. a varjúnál kisebb madarak alkotják, pl. galamb, sirály, rigó, pinta.

A vándorsólyom németországi állományát (I. b.) drámai visszaesés jellemezte a 80-as évekig. Ennek egyik oka volt a súlyosan mérgező vegyszerek alkalmazása, így pl. a DDT-é a mező- és erdőgazdaságban. Mivel a vándorsólyom a táplálkozási lánc végén áll, a többi ilyen állathoz hasonlóan rá is különösen nagy negatív hatást fejtenek ki a károsító anyagok, a testében való felhalmozódás révén.

Az állományt csökkentő egyik további tényező az volt – és ma is az –, hogy solymászat céljára elrabolják a fészekből a tojásokat és a fiókákat. Ezen bűnözői mesterkedések megbízói az egész világon megtalálhatók. A vándorsólyom ritkasága és keresettsége miatt szörnyű nagy pénzekre megy a játék, ezért mindig van, aki ilyen bűncselekményre kapható.

Az állomány szélsőséges visszaesésében jelentékeny szerepe van annak is, hogy főleg galambtenyésztők pusztítják a vándorsólymot, mint ragadozót. A sólyom előszeretettel zsákmányol galambot, néhány tenyészgalamb pedig igen nagy értéket képvisel, így a sólyom manapság is szálla sok galambtenyésztő szemében.

Egy ideje bizonyos készítményeket betiltottak a mező- és erdőgazdaságban, a fészkeket állandóan őrzik, fészkelőhelyeket készítenek sziklákon és épületeken, sőt újraterülpítési programokat is folytatnak, az állomány fogyó trendje megfordult. Mára a vándorsólyomnak a „kipusztulás fenyegeti” kategóriából sikerült átkerülnie a „súlyosan veszélyeztetett”-be, ezt azonban csak a fenti, gyakran nagy kiadással járó intézkedésekkel értük el, ezért még nem lehetünk nyugodtak.

## 6. A vándorsólyom helyzete Spirkelbachban és környékén

A vándorsólyom a Wilgartswiesennél található Bavaria-sziklán fészkel. Ezt a területet szükség esetén, azaz a vándorsólyom fészkelése idején, minden évben február 1-jétől lezárják a túrázók és sziklamászók elől. A lezárás szükség esetén érvényes lehet más dél-pfalzi sziklákra is; a pontos adatokat pl. az interneten teszik közzé. **(folytatjuk)**

Fordította:

MEZEI BALINT

# AEROMANIA

**Hátimotoros és siklóernyős tanfolyamok**

**Túrák**

**Új és használt felszerelések**

**Miniplane TOP 80 használt hátimotorok**

**akár 450 ezer Ft-tól**

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

**06-70-381-1124**

[info@aeromania.hu](mailto:info@aeromania.hu)



**TOP 80**

1800 €



**FALCO**

2190 € - TÓL



450 €

2850 € - TÓL



**MINIPLANE**



220 €

1980 €

**PARAMANIA ACTION**

# Izgalmas repülés a Gozdon

**H**úsvét vasárnap érdekes és tanulságos repülést éltünk át Szlovéniában, a Gozdon. A korábbi napokon zivataros-frontos időjárást tapasztaltunk, és már nagyon örültünk, hogy kiderült az idő, s az eső sem esett aznap. Nagy lelkesedéssel mentünk fel a kb. 800 méteren lévő starthelyre és dél körül elindultak az első startok, napsütéses, „vaj” időben.

Egy 20 perces lecsúszás után siettünk vissza a starthelyre, mert a helyiek szerint fél kettőtől indult az idő! Gyorsan terítettem, mert a starthely előtt 200 méterrel Bea már szépen körözött felfelé. Jópáran üldögéltek a starthely mögött; kérdezte is az egyik lány, hogy a többiek miért nem repülnek? – amire csak valami olyasmit mondtam, nem számít, legalább mi repülünk. Annyit még hallottam, hogy a leszállóból felszólnak a rádió, hogy a kezdők már ne startoljanak, mert beindultak a komolyabb termikek és nagyon dobálós lett. „Nem baj, legalább lesz valami!” – futott át rajtam a gondolat, és felhúztam az ernyőt.

Pár lépés után felvett, én pedig hátradőltem a beülőben, mit sem tudva arról, hogy életem eddigi legizgalmasabb repülésének nézek elébe. A hegy lábánál fekvő, nagyobb füves területek felé tartottam, mert a nap nagyon szépen odasütött. Öröömre, már a hegyoldal fölött emeléseket találtam és a starthely előtt 2-300 méterrel meg is leltem a kinézett termikforrást. Ide-oda utazgatva egy szűk területen belül, hol fél körön, hol pedig teljes körön megvolt a

stabil 2-3 méteres emelés. Biztos voltam benne, hogy megtaláltam a tutit, és fel is tekertem kb. 1000 méterre; kezdve igazán jól érezni magam. Örömben húztam egy-két merülőspirált, majd belefutva egy kiterjedt leáramlásba, nemsokára a fák fölött találtam magam.

Már kinéztem, hogy merre fogok beutazni a leszálló fölé, amikor megint megcsipptam a variót. Az erdő fölött nülázgatta potyautaztam tovább, amíg sikerült visszatalálni az emelésbe. Ismét megvolt a stabil 2-3 méter, és újra startnívóba emelkedtem. Lassan, folyamatosan emelkedve visszautaztam egészen a starthely fölé, és csodáltam a Gozd mögötti havas hegyvonulatot, melyet egyre inkább felülről láttam. 1600-1800 méter magasnak tippeltem a hegyláncot, és egy idő múlva feltűnt, hogy már átlátok fölöttem! Figyeltem a variót, a három méterből négy, öt, hat méteres emelés lett! A starthely nagyon gyorsan zsugorodott alattam, a varió olyan gyorsan csipogott, hogy már szinte összefüggő visítást hallottam. Ránéztem, 7.1 m/s-ot mutatott! Utólag megnéztem, a varióban, a legnagyobb emelésem 8 m/s volt! A felhő ellenkezést nem tűrve szívott föl magához!

Ekkor már vagy 40 perce voltam a levegőben; kezdett nagyon fájni a kezem. Sajnos csak sima bőrkesztyű volt rajtam és az első repülés után a csuklyát is napszemüvegre cseréltem. Hamarosan azt vettem észre, hogy a kilélegzett pára meglátszik a levegőben, és a szemüvegem bepárásodott tőle! Befigyeltek a

mínuszok: a kezem már annyira fázott, hogy attól féltem, nem tudok majd fogni vele, és akkor nem tudom irányítani az ernyőt! Körbenéztem, és magammal egy szintben megláttam először a felhőfoslányokat, majd a felhőket is! Barátságosan sötét színűeket! Befelhőztem olyan 2000-2200 méteren. Sajnos, nem tudtam pontos magasságértékeket olvasni, mert nem nulláztam ki a variót a starthelyen.

„Mindenképpen le kell jutnom valahogy!” Végiggondoltam, hogy mit tanultam, olvastam hasonló helyzetekről, és sorba vettem a lehetőségeket. Felnyúltam, fület csuktam, és beleléptem a gyorsítóba. Milyen jó, hogy nem felejtettem el bekötni, mint múltkor! A varió egy pillanatra elhallgatott, majd ismét megszólalt. A felhő aljában, fülcsukva, lábgyorsítóval még mindig emelt! A talajt kezdtem egyre homályosabban látni. Gondoltam lespirálozok addig, hogy tisztán lássak, és majd ott eldöntöm, mi legyen. Visszanyitottam a füleket, kiültem jobbra, ránéztem a varióra és húztam egy jobb féket. A variométer kijelzője a szemem láttára +2,2-ről, egy körön belül -10,4-re ugrott! Az ernyő szinte beleesett a fordulóba. Ettől kicsit megsédültem, így gyorsan megállítottam; valószínűleg pont a leáramlásba spiráloztam bele. De ahogy megfogtam a cuccot, már csipogott is a varió, gúnyosan, mintha nevetett volna rajtam! Megint fület csuktam, beleálltam a

gyorsítóba, és ismét megvolt a 2-3 méter! „Valahogy csak le kell menni” – gondoltam magamban. Végigfutottam, hogy mi a következő merülési módszer a kis listámon. A full-t valahogy alpból elvetettem, nem tudom miért, de eszembe sem jutott. A felhő széle felé utazni azért nem tudtam, mert már benne voltam, és nem tudtam meddig tart. Rádásul a hegy felé fújt a szél, és nem akartam beülni a hóba, egy 1600-as csúcs tetején. Minden áron süllyedni kellett! Gondoltam, húzok egy B-stallt. Bár eddig még sosem csináltam, most valahogy mégsem esett nehezemre. Elégge el voltak már gémberedve az ujjaim, de felnyúltam, megfogtam a B-sort, betörtem és lehúztam. Éreztem egy finom kis süllyedést, aztán semmit, csak azt, hogy fúj a szél. Vártam egy kicsit, majd ránéztem a varióra, hogy mégis mi a helyzet, mert nem hallottam a bűgást. Olyan -12 m/s körüli értékeket mutatott. Na ez így jó is lesz! Felnéztem az ernyőre, de valahogy nem





úgy nézett ki, mint a tankönyvben a képen! Szépen kifliben a cucc, a két vége össze is ért és pofozgatta egymást! Nem értettem, hogy miért, de arra gondoltam: "Nekem így is jó, csak sülyedjen!" Valahogy még viccesen az is eszembe jutott, hogy a két vége nehogy összeakadjon, mert akkor úgy marad...

Lenéztem a földre, de a talajt nem láttam, hogy közeledne. Fel-néztem a felhőkre: azok egészen lassan kezdtek fölfelé kúszni, a helyükre, pedig csak én sülyedtem végre folyamatosan -12m/s fölött! Nem bírtam sokáig tartani a B sort, és egyszer csak fölengedtem. Az ernyő kifeszült a fejem fölé ismét felhangzott a varió nevetése, és indultam vissza felfelé! Nem sokat vacilláltam, megint felnyúltam, ismét meghúztam ezt a fura, B sorral húzott fullt, és gyerünk lefelé! Utólag derült ki, hogy túlhúztam a B sort, azért tapsolt össze az ernyő.

Lassan kezdtek növekedni a házak, láttam kinőni a hegyeket a földből, a felhők pedig már rendesen fölém emelkedtek. Elengedtem a zsinórzatot, az ernyő gondolkodás nélkül visszaugrott eredeti formájába, és szinte himbilimbi nélkül elindult előre – és persze felfelé,



megint 2-3 méterrel! Eszembe jutott, hogy húzok egy harmadik B-stallt is, de hamar elvetettem az ötletet, helyette fület csuktam és kinyomtam a gyorsítót. Nagyon gyengén sülyedt még itt lent is, pedig ekkor már 1000 méter alatt lehettem! Amennyire tudtam, kinyomtam, majd kiálltam a beülőből, szinte vigyázz!-ba álltam a gyorsítóban. Végül már lábujjhegygel nyomtam, hogy még azt a plusz 2-3 centit is kihasználjam. Bár így elég nehezen tudtam fordulni. Egyre nehezebben tudtam tartani a fülcukó hevedereket, elgémberedett kézzel, ezért összekulcsoltam a kezem, és a könyököm lehúztam a törzsem mellé.

Így repültem tovább, mint egy élő felkiáltójel. Talaj fölött kb. 200-on nyitottam vissza a füleket, és láttam, hogy alattam szállnak le a többiek, a leszálló különböző sarkaiban, kinek hol sikerül éppen. Még láttam, hogy az előttem haladó ernyő kap egy jobb csukást, majd egy balt is. „Ilyen turbulencia van lent?” – futott át rajtam, majd a fasort megpillantva visszafordultam a nyílt mező felé, és a biztos pont, az én biztos pontom ott állt a leszálló sarkában, magasra



tartott pólóval a kezében, amely híven mutatta nekem a szélirányt! Elsuttogtam egy köszönömöt, és elkezdtem megfékezni az ernyőt.

A repülés egy óra tíz percig tartott, a legnagyobb emelés +8m/s volt, a legnagyobb merülés -12,8. A birkózás a felhővel 20-25 perc lehetett. Csukást egyszer sem kaptam; először éreztem, menyire hálás dolog tud lenni, hogy a tetején ülöm az ernyőmet.

Nagyon jó érzés volt végül leszállni! A kezem nagyon fájt, úgy el volt fagyva, hogy kb. 10 percig még a kesztyűmet sem tudtam levenni. Fontos tanulságként vontam le, hogy egy jó kesztyű és egy maszk mindig kell legyen a beülő valamelyik zsebében, hogy szükség esetén akár repülés közben is elő lehessen venni! Utólag visszagondolva,

talán még a levegőben is maradhattam volna, ha a kezem nem fagy át, mert mire behajtottunk, szinte kitisztult az ég.

Tanulságos, izgalmas és felejthetetlen repülés volt! ■

**CORA típusú  
1998-as, 27 repült óras  
ultralight repülőgép  
honosítva, lajstromozva  
3 év lüfivel  
3,6M Ft irányáron eladó.  
Formára azonos a Jorával  
és szintén  
Dunakeszin található.  
30-9543669 Barabás Tibor**

## JORA

**típusú ultralight repülőgép egyötöd tulajdonrésze 700 ezer Ft irányáron eladó. A repülő alacsony költséggel üzemel. Összes repült ideje 1995 óta 270 óra. Hátralévő lüfi 2 év. Olcsó és egyszerű ki-, vagy átképzés lehetséges (A/2). Dunakeszin hangározva.**



**Telefon:  
30-9543669  
(Barabás)  
vagy  
30-3545692  
(Ziger)**



**FUN GLIDERS**  
 PARAGLIDING

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

23

# Vizsgarepülésem története

137. szám – 2004. május ■ Lég-tér

madártoll

only a pilot knows this feeling

tel.: 06 70 515 5577

www.fungliders.hu

 independence  
 gliders for real pilots


PARATECH

 The Paramaker Company  
 time to fly

 használt felszerelés beszámítása és  
 részletfizetés lehetséges

SEVEN UP – COMING SOON

Ismét eltöltöttünk négy remek napot Szlovéniában Húsvétkor. Az időjárás kicsit incselkedett velünk, az első két nap hol esett, hol elállt az eső (vagy a hó). Aztán a harmadik nap megkönyörült rajtunk és kisütött a nap. El is autóztunk rögtön Gozdra, hátha ott tudunk repülni. A starthelyen azért még játszadozott velünk a nap, amikor sütött olyan meleg volt, hogy rögtön kaptuk le a pulcsit, fel a napszemüveget. Aztán elbújt egy felhő mögé, akkor meg vissza mindent. Szerencsére még korán odaértünk, így tudtunk mi, kezdők is jól repülni, még a termikelés is sikerült. Legtöbbünknek ez volt az első termikelése. Nagyon élveztük!

Én annyira fellelkesültem, hogy leszállás és csomagolás után pattantam is be a kocsiba, mehettünk ismét fel a hegyre, hadd repüljünk még, még, még! A starthelyen már a „nagyok” is csomagoltak, kedvet kaptak a dologhoz a kis festékek után. Gyors terítés, start és már ismét a levegőben voltam. Utánam a mindig figyelő oktatóm, Tóth Zsuzsi. A beülöm nagyon kényelmes volt – apué (=Guriga), kölcsönbe – és még varió is volt nálam (az is kölcsönbe és szerencsére), így nem kellett semmire figyelnem csak az ernyőre és az élményre.

Az pedig volt, nem is kevés! Két forduló után kinyílt előttem a táj. Először csak a Kriska Góra tetejét láttam egyre magasabbról, aztán egyszer csak ott feküdt előttem az egész Júliai-Alpok. Csodálatos volt! Csak arra emlékszem, hogy tátva maradt a szám rendesen, és



KEREKES NÓRA

közben hangosan annyit mondtam magamnak: *aztaaaa...*! Eszembe jutott, hogy még régebben apa említette: ne nagyon sodródjunk hátra a hegyekbe, mert nehéz visszajönni, és nincs leszállási lehetőség, ezért elindultam ki-

felé a hegytől (még mindig tátott szájjal).

A varió meg folyamatosan csipogott. Láttam én azt az ezernyolcszázvalamenyit rajta, de nem nagyon fogtam fel. Körbenéztem, és mindenhol ernyők voltak a levegőben. Gyönyörű látvány volt!

Aztán megjelent egy ernyő mellett-alattam – fülcsukva... Húha, ő valami ügyes gyerek ezzel a lilával, s ha már ő fület csuk, az nem biztos, hogy jól jelent! Én nem akarok fület csukni!

De az istennek se akart merülést jelezni az a fránya varió. Kavarogtam erre-arra, mindenhol emelt. Addigra már a fél társasággal történt valami „izgalmas”: csukta őket jobbra-balra, volt, aki befelhőzött és csak B-stallal tudott kijönni. Ebből fülcsukás lesz... De már nagyon fázik a kezem és nem is olyan vicces már ez az egész, le akarok menni!

És akkor megszólalt az isteni hang a rádióban: „Nóri, ha nem érzed jól magad, fűzd a csuklódra a fékeket és csukd be a füleket!” Igenis Zsuzsi, bármit, csak jussak le innen! Baromi nehéz lent tartani a hevedereket szétfagyott





kezekkel! Csak egy picit merülést, kérlek! Hát nem könnyörül rajtam senki? Fülcsukva négyes emelés? Nee! Mi lenne, ha feljönne valaki értem mondjuk helikopterrel?

Megint Zsuzsit hallom: „Próbáld meg behintáztatni az ernyőt, úgy jobban merül!” Próbálok, próbálok, de nem megy. Nagyon ki akarja tépni magát a kezemből, nem tetszik neki ez a fülcsukás-dolog. Ha lejutok, én soha többet nem repülök!

Újabb hang a rádióban, ez már apué: „Nóri, menj a kék folt felé! Olyan nincs, hogy mindenhol emeljen!” Kék folt, kék folt! Ránézek a varióra: 1860, 1855, 1850, 1848 – merülök! Csak túl lassan. Már nagyon fáj a kezem. De ha vissza-

engedem a füleket, azonnal emelni kezd. Ki kell bírnom! Még egy kis kínlódás és már nívóban vagyok, ott már el merem engedni a fülcsukó hevedereket. Még várom a csipogó hangot, de szerencsére itt már csak merülés van. Tömegesen jönnek a többiek is leszállni. Úgy tűnik nem csak én nem élveztem ezt az időjárást...

Iszonyúan elfáradtam, fizikailag és lelkileg is. Biztos voltam benne, hogy órákat töltöttem a levegőben (ha nem napokat), de később kiderült, hogy csak 47 perc volt az egész. Az egyórára még várni kell. Viszont megvan az 1000 méter nyert magasságom (pontosan 1140). És az A-vizsgám. És nem hagyom abba a repülést... ■

# Dönts 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 motorkerék-párhoz, robogóhoz, kerti kisgéphez, valamint személygépkocsik kétütemű motorjához alkalmazható. Az olaj-benzin keverési arány megválasztásához a gépkönyv előírásait kell követni. **Megfelel a következő előírásoknak:** Hivatkozás: PN-70/C-96092, PKWIN 23.20.18-02.11, API TC, JASO FC, ISO L-EGD, TISI

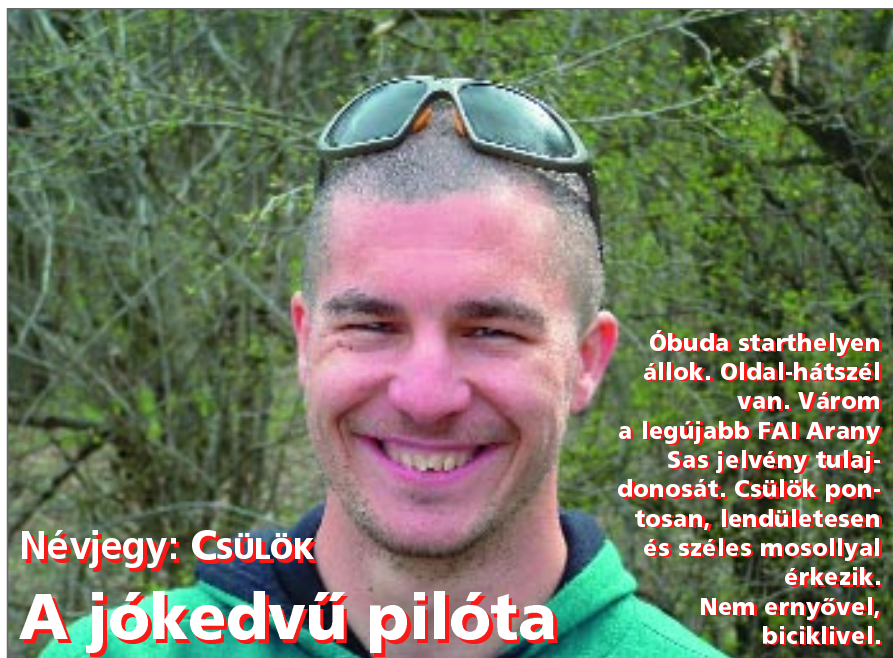
**FÉLSZINTETIKUS:** Kétütemű, benzinüzemű, keverék-kenésű motorokhoz egész évben használható előoldott félszintetikus motorolaj.

**A RE-CORD 2T motorolajok előnyös tulajdonságai:**

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

**www.re-cord.hu**

SUNFLIGHTCRAFT "Air Chopper" (ROTAX 582 / 65 LE)  
WORLD MICROLIGHT CHAMPIONSHIPS 2003  
Long Marston (England), Helmut STERN/OMA ZECHNER (AUT)



Névjegy: CsÜLÖK

## A jókedvű pilóta

Óbuda starthelyen állok. Oldal-hátszél van. Várom a legújabb FAI Arany Sas jelvény tulajdonosát. Csülök pontosan, lendületesen és széles mosollyal érkezik. Nem ernyővel, biciklivel.

**Mike:** Hogyan ismerkedtél meg a siklóernyőzéssel?

**Csülök:** Valamikor '95 végén, elmentünk biciklizni Visegrádra. A visegrádi hegyen, a fellegrvár mellett láttuk, hogy többen is jönnek felfelé hatalmas zsákokkal. Nemsokára elkezdtek kiteríteni, és egymás után startoltak. Idáig még nem volt egy nagy történet, de amikor egy forduló után már a fejünk fölött jöttek vissza, az nagyon megfogott. „Ha ezzel fölfelé is lehet menni, akkor ezt nekem ki kell próbálnom!” Nagy lendülettel kezdtem keresgélteni mindenféle telefonkönyvben, hirdetési újságokban, meg az ismeretségi körömben, hogy ki ismeri az ejtőernyőzést, mert még fogalmam sem volt róla, hogy mi is ez igazából. Mázhim volt, mert egy ejtőernyős klubtól, kaptam valami két héttel későbbi időpontot, amit nem bírtam kivárni és tovább keresgéltem. Végül egy ismerős lány irányított a Gom-bócékhoz.

**Mike:** Gyorsan fejlődött?

**Csülök:** Sajnos nem. A képzés sem volt még ilyen fejlett, mint manapság, il-

letve hát szegény család szegény sarjaként láttam meg a napvilágot, ami nem tette lehetővé, hogy jó cuccokat vegyek. Mindenféle ütött-kopott felszerelésekkel kezdtem repülni, ráadásul saját autó hiányában, csak a közeli starthelyekre tudtam kijárni. Két-három évig távra sem tudtam menni. Öt évig nem is láttam a Nyikomot. HÉV-vel és gyalog jártam a Hármashatár-hegyre, de ott fél éves repkedés után már magaménak mondhattam, óras repüléseket és termikeléseket, ami a lehetőségekhez mérten szerintem nagy dolog volt.

**Mike:** Kezdetől fogva oktató akartál lenni?

**Csülök:** Már az elejétől kezdve éreztem, hogy nekem itt van helyem. Ez az érzés csak erősödött, amikor az oktatóim azt mondták, hogy ügyes vagyok és tehetséges. Ez mindig új teljesítményekre sarkallt. Láttam, hogy ha valaki szorgalmas és ügyes, néhány év alatt el lehet jutni az oktatói szintre. Bevallom, a vágyam az volt, hogy a repülésből éljek meg, de sajnos ez a mai napig nem így működik. Az viszont igaz, hogy amint

megéreztem a repülés ízét, attól kezdve a legmagasabb csúcsokra törtem.

**Mike:** Jövőbeli terveid?

**Csülök:** Többen kérdezték már, hogy miért nem alapítok saját iskolát, de én egy kicsit még tartok a teljes önállóságtól. Mindenképpen szeretnék tovább oktatni, mert nagyon szeretem, és élvezem. Szeretnék továbbra is nagyokat repülni. Jó lenne ebből megélni, az oktatást minél magasabb szintre fejleszteni, hogy minél több elégedett ember kerüljön ki a kezem alól.

**Mike:** Pozitív élmények?

**Csülök:** Ide sorolok minden egyes előrelépést, akár kicsi, akár nagy. Az első jó starttól kezdve az első távig mindent meg lehetne említeni. Igazából az a jó a repülésben, hogy mindig új élményeket és egyre nagyobb tapasztalatot ad. Talán nem is mindig a legnagyobb repülés a legnagyobb élmény. Persze a Nyikom–Debrecen céltávom mindenképpen egy kimagasló teljesítmény, de nagyon szívesen emlékszem vissza például a Sárhegy–Nyikom távra is, ami ugyan csak huszonvalahány kilométer volt, de tiszta kék égben... nagyon sokan lerohtak; végül hárman vagy négyen értünk be összesen. Nagyon nagy élmény volt az is, amikor Egerben egy verse nyen, zárt felhőzet alatt valahogy átverekedtem magam a Bükkön. Körülöttem harminc-negyven ernyő rohadt le; én is lerohtásban voltam, amikor megláttam egy pici kis világos foltot a földön, ahogy besütött a nap, és tudatosan rámozdulva megtaláltam azt a 0,2-t, ami végül is megmentett. Próbálok ezeket az élményeket leírogatni, egyrészt, hogy nekem is megmaradjon, másrészt, hogy ha sikerül úgy



Faludi Miklós

továbbadni, akkor mások is okuljanak belőle. Nagyon sokat számít az, amikor az ember nem csak fényezi magát és osztja az észt, hanem leírja, hogy miért döntött úgy, ahogy abban a helyzetben éppen döntött.

**Mike:** Állítasz fel magadban fontossági sorrendet?

**Csülök:** Nem, mert legalább annyira szeretek oktatni, mint repülni. Nagyon szeretem hallani a vidám sikongatásokat az első lesiklásoknál, és látni az elégedett növendékek arcát, amikor futva jönnek vissza a kesztölci domb tetejére, hogy megmarkolják a kezem és megköszönik a nap végén, amit értük, és persze magamért is tettem. De persze legalább ilyen fontos élmény, amikor ki tudok tekerni és elmegyek távra. Azt szoktam mondani, hogy ha én pénteken repültem egy távot, akkor szombaton nem érdekel, hogy a fejünk fölött repülnek el a többiek, boldogan oktatok tovább.

**Mike:** Egy utolsó gondolat?

**Csülök:** Azt tudnám tanácsolni mindenkinek, hogy a siklóernyőzés mellett legyen egy-két más hobbi, amivel színesebbé teszi az esős napokat. Ha csak munka és repülés van, abba bele lehet fásulni. Láttam már ilyet. A másik, hogy keressük a dolgok pozitív oldalát! Én például a mai napig tudok annak örülni, ha jól sikerül egy startom. Az a hír járja rólam, hogy felhőtlen jókedvem van, és igazán életvidám vagyok. Lássuk be, bármilyen kellemetlen helyzetbe is kerülünk, ha nekiállunk a sarokban szomorkodni, az nem javít a helyzeten. Ezért járjon mindenki nyitott szemmel és lássuk meg a kis dolgokban is a szépet.

**Név:** HOLLÓ ATILA (Csülök). **Születési idő:** 1975. november 5. (skorpió). **Státus:** Siklóernyő oktató, műszaki vezető. **Ernyő:** FreeX Blade. **Klub:** ASE UFO. **Elérhetőség:** 06-70-2084334





Kedves Hírdető! 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: ASE, 1550 Budapest, Pf. 59. 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**



**Apollo Racer GT**  
kétüléses  
motoros sárkány eladó!  
Motor: Rotax 503/2V  
(alapműszerekkel)  
Szárny: C4M 15 m<sup>2</sup> Irányár:  
700 ezer Ft.  
Tel.: (20) 9929-166,  
Ivány Gyula



**Racer GT**  
503-as motorral,  
C15 szárnyal  
eladó.  
Tel.: (30)2819-754

(s)



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

2/2

- Vadlúd típusú, egyszemélyes, Trabi motoros trike; Apollo tandem típusú, VW motoros trike; Rotax 503 főtengety eladó.

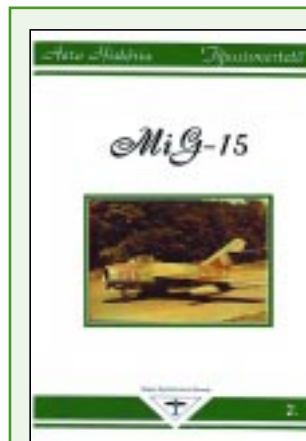
KICSÍ SÁNDOR, 3064 Szurdokpuszti, Gyöngyösi út 30.  
Telefon: (20) 561-9415. (3/3)



## AK3 Kolibri ultrakönnyű repülő eladó

Évjárat:1993-as  
Vadonatúj 582-es motorral,  
vagy anélkül is,  
kedvező áron,  
meg egyeztetés szerint!

**Tel.:30/936-8601**



A Magyar Repüléstörténeti Társaság kiadásában jelent meg az **Aero História Tipusismertető 2.** különszáma, mely a MiG-15-ös vadászpilóta magyarországi alkalmazását dolgozza fel. Igen ritka dolog, hogy egy kiadvány egyszerre megfeleljen a makettek elvárásának és a repülés iránt érdeklődők is részletes információt kapnak belőle. A szerző, **ZSÁK FERENC,** több évtizedes gyűjtőmunkájának köszönhetően a **légierőben használt összes al típus részletesen ismertetésre kerül.** Igazi csemege lesz az olvasók számára a rendszeresített 277 darab MiG-15-ös adatainak táblázatokba foglalt feldolgozása, összegzése. A 78 oldalas kiadvány – ebből 14 oldal színes – sok eddig még nem publikált fényképpel kiegészítve jelent meg. Ez az első olyan ismertető, amely – kétnyelvű, magyar és angol képaláírással valamint angol színopszissal – a határainkon túl is érdeklődésre számíthat.

**Megrendelhető utánvétellel 1500 Ft + 560 Ft postaköltség:**  
[zsakferenc@freemail.hu/](mailto:zsakferenc@freemail.hu/)

2/2



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 10-14<sup>h</sup>

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

[www.flyaway.hu](http://www.flyaway.hu); [www.tengerszem.hu](http://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](mailto:apollo@mail.datanet.hu) Internet: [www.halley.hu](http://www.halley.hu)