





[www.HOR-PROP.com](http://www.HOR-PROP.com)

## Fa légcsavarok gyártása

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

mobil: 00-421-905-134305

00-421-908-530603

mail: [hor-prop@hor-prop.com](mailto:hor-prop@hor-prop.com)



# Megjelent

KEREKES LÁSZLÓ

## A SÁRKÁNYREPÜLÉS VARÁZSA

AZ ALAPOKTÓL A CSÚCSIG

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



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

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

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

**Grafika: HEMMERT LÁSZLÓ**

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

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

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

**Tervezett megjelentetés havonta,** 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:**

**A Tenkes lába kupolakamerából**

**Fotó: LUPUS**

# 15%

A FOREX autóalkatrész és akkumulátor nagykereskedés kis kék kártyákkal látta el a siklórepülőket, 15 százalékos kedvezményt nyújtva azoknak, akik 2005-re siklórepülőként befizettek az MRSZ-be (s ezzel hozzájárultak a sportalaphoz).

Aki nem kapta meg ezt a kártyát a liszenszával, az nyugodtan reklamáljon klubjánál, vagy Tóth Zsuzsinnál (30-903-7804), mert jár neki. Forgó Szilárdék cége ezzel támogatja a hazai siklórepülést. Végre egy kezdeményezés, ami ad a siklórepülő sportnak és nem elvesz abból.

Reméljük, mind több hasonló akció részesei lehetünk, mert így mintegy visszakapjuk a sport és a starthelyeink támogatására befizetett pénzt. Olyan ez, mintha egy aprólékosan tervezett szponzori juttatást kapnánk.

Köszönjük, és gratulálunk az ötlethez!



## Meg tudjuk-e tartani Óbudát?

**A** Természetvédelmi Hivatal szakembere szerint az Óbudai Siklórepülő Park folyamatosan nő az ügyetlen startok és visszaszállások következtében, valamint azért, mert a segítők és nézők nem tartják be a táblán meghirdetett követelményeket. Eközben a TMA is folyamatos sértegetés alatt áll, ami azért baj, mert bár a szemünk láttára sértegetik a légteret a nagygépek – valamiért ők kivételezettek; a jogszabály betartása számukra nem kötelező.

A magyar légtér kisajátítói is alig várják, hogy bezárathassák az óbudai starthelyet.

Lássuk be, ilyen helyzetben talán jobb lenne, ha az Óbudáról repülőket jobban odafigyelnének arra, hogy mi ne adjunk támadási felületet.

Lazán és elegánsan visszaszállunk a startszőnyeg mellé, s hogy mi lesz a jövő hónapban, az minket már nem érdekel. Az a fontos, hogy most nem kell felgyalogolnom a kocsimért. Azután, hogy holnap elég lesz egy rendőr, vagy egy szögesdrót kerítés, hogy soha senki se repülhessen innen, az már nem érdekel engem.

Beismerni, hogy kockázat a tudásszintünk szerint bepróbálni a visszaszállást, nagy szegény. Inkább bepróbáljuk – tévedni emberi dolog. Akkor is, ha utána már nem lesz hol tévedni.

A fórumokon hatalmas arcok hozzászólásai és megfellebbezhetetlen érvei keringenek. Ehelyett egy kis belátást és



KERESKES LÁSZLÓ

csendet kérnénk szépen, no meg aki nem jogosult, attól azt, hogy hordja el az irháját Óbudának még a közeléből is, ha már nem tellett neki beszállni a közösbe.

Lehet, hogy holnap már nem lesz elegendő azt mondani: ismét tilos a visszaszállás, mert néhányan nem képesek elhelyezni magukat a siklórepülés gyakorlatának hierarchiájában.

Lehet, hogy holnap már kevés lesz ordítani, hogy „őreg, magasán vagy, kotródj már hátra, ne sérts tovább légteret!”.

És akár hiszi a „Mindigválaszolót” akár nem, Óbudára nem frappáns érvek és ötletek kellenek, hanem önismeret, repülésfigyelem és önmegtartóztatás. Úgy talán meg tudjuk majd őrizni az ország egyetlen északkeleti lejtőjét a szabad repülés számára.

Mi az ASÉ-ből továbbra is szedjük a McDonalds szemetét, tájékoztatjuk az ideérkezőket, és szépen kérünk minden pilótát és növendéket, a starthely jövője érdekében, hogy ne segítsék tovább nőni a starthely nyiladékát. Ne kockáztassanak bizonytalan startot vagy visszaszállást, ami további növénykárt okozhat. Szóljanak rá azokra, akik figyelmetlenek, szabálytalanok, vagy károsítják a környezetet, esetleg szemetelnek, vagy akik jól láthatóan nem képesek még innen repülni, de mégis próbálkoznak.

Szóljunk. Amíg még nem késő. ■

## Beszámoló

# egy ködös EHPU-ülésről

Január 28-án az angliai Lanvallonban megtartotta éves ülését az Európai Siklórepülő Unió (European Hanggliding and Paragliding Union). A jelenleg 13 tagországot számláló európai siklórepülő szakmai szervezet megfogalmazta szervezeti filozófiáját, bizottságokat hozott létre, valamint döntéshozatali mechanizmusát az Európai Légisport Szervezet modelljéhez igazította. Február végéig az ezzel kapcsolatos tervezetet köröztetni fogják. Az ülésen azonban eldöntötték a következőket:

Elfogadták az elnök és a főtítkárszámolóját és a 2004-es költségfelhasználást. Meghatározták a tagdíjfizetés módját és határidejét. Új tagként felvették Szlovéniát (a Szlovén Szabad Repülő Szövetséget) és Hollandiát (a holland PG+HG szövetséget). DANIEL RINERT jelölték új elnöknek és KLAUS TANZLERT főtítkárnak. HP FALLESEN lett a gazdasági vezető. Létrehozták a Biztonsági és Képzési Bizottságot, hogy előmozdítsák a közös biztonsági követelményeket és képzési gyakorlatot, a balesetek elemzése és a megelőzés érdekében.

Az ülésen alakult egy légialkalmasság-munkacsoport amely február végére ígéri az első javaslatát a munkacsoport működési rendjéről. Úgy tűnik a légialkalmasság és a biztonság kérdése és ezek vizsgálata a jövőben egyik központi kérdése lesz az Európai Siklórepülő Unió üléseinek.

Környezetvédelmi munkabizottság is

született, amely elkezdte gyűjteni és publikálni azokat az információkat, amelyek alapján szeretnék tanulmányozni és bemutatni, hogy használt területeinken milyen hatások érvényesülnek.

Megalakítottak egy légtérbiztoságot is, valamint az új főtítkárt delegálták az Európai Légisport bizottságba.

Az Európai Siklórepülő Unió keresi a kapcsolatot valamennyi siklórepülő szövetséggel, és az EHPU tagjai megkapták a jogot arra, hogy az EHPU logóját használhassák.

### Miért is volt ködös ez az ülés?

Nem csupán azért, mert Angliában volt. Hanem mert a Szabad Repülő Szövetsége legális működésének hátráltatása miatt hiányoztak azok a pénzforgások, amellyel az ülésen részt vehettünk volna, és sajnos azt a szándékot is hallasztanunk kell, hogy magyar szervezet tagja lehessen ennek a kezdeményezésnek. Jó szokás szerint majd utolsóként fogunk belépni, mert az itthoni klubok inkább a kivárára rendezkedtek be, és a bizonytalan kedvezőbbre nem cserélik fel a már megszokott biztos rosszat.

Így nem tudjuk, mikor válhatunk mi is részévé a siklórepülésben az európai döntéshozásnak, és tagjává annak a szervezetnek, amelytől a hazai, minket érintő anomáliák megszüntetéséhez a szükséges információkat várjuk.

Maradunk a jól megszokott hazai bizalmatlanságon alapuló patópálságban.

## MEGHÍVÓ

**A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet (PoLéBiSz) a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Építőmérnöki Kar Általános és Felsőgeodézia Tanszékével közösen nyílt szakmai fórumot szervez a műholdas navigáció és a repülésbiztonság összefüggéseiről, 2005. április 2-án (szombaton), 9.30 órai kezdettel. Helyszín: 1111 Budapest, Műgyetem rakpart 3, Központi épület, mf. 16, Oltay terem**

### PROGRAM

**Köszöntő:** DR. ÁDÁM JÓZSEF akadémikus, tanszékvezető egyetemi tanár, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Építőmérnöki Kar, Általános és Felsőgeodézia tanszék

**Megnyitó:** MÉSZÁROS LÁSZLÓ, igazgató Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet

### A térképészet és az űrtechnika

**Földünk adatai. A tudomány és a technika új útjai.** DR. ÁDÁM JÓZSEF tanszékvezető egyetemi tanár BME Általános és Felsőgeodézia tanszék.

**A földmérés jelenéje.** GPS a gyakorlatban. A pontossági kérdései. BARTHA CSABA geológus, Országos Geodéziai Intézet

**A hazai térképészet gondjai.** GPS anomáliák. SIPOS GYÖRGY alezredes, Honvédelmi Minisztérium Térképészeti Hivatal

### Új utakon a rádió navigáció

**A hőskor:** DR. VARGA GYÖRGY

**Nagygépes GPS navigáció.** MÓNUS FERENC osztályvezető, Polgári Légiközlekedési Hivatal

**Kisgépes GPS navigáció.** NAGY OLIVÉR légiforgalmi tiszt, MALÉV

**A GPS repülő rendezvényeken.** Feladatkitűzés és sport-teljesítmény értékelés ma a Nemzetközi Repülő Szövetségben (az FAI-ban) és a Magyar Repülő Szövetségben (az MRSZ-ben)

**Vitorlázó loggerek.** KASSAI BÉLA, az MRSZ vitorlázó Szakbizottság tagja

**Precíziós és rally repülés.** GYÖRFI ÁRON, MRSZ Precíziós Repülő Szakbizottság

**Ballonrepülés.** NÁDHÁZI FERENC és PAÁL DÁVID, a Ballonrepülő Szakbizottság tagjai

**Sárkány- és siklórepülés.** KERÉKES LÁSZLÓ, az MRSZ Siklórepülő Szakág vezetője

**Ultrakönnnyű repülés.** DR. ORDÓDY MÁRTON, az MRSZ UL szakbizottság tagja

### Támogatóink

**A GPS mint áru.** FILEMON JÁNOS, a GARMIN GPS gyártó vállalat képviselője

**A részvétel díjtalan!**

A rendezvény befejezésének várható időpontja 14.30 h

Az előadók és a támogatók bemutatása a <http://www.casb.hu/> honlapon.





## A Rozsdás Nagykarabiner

**A**júniusi Madártollban kifejezetten a növendékeknek hirdettünk versenyt. A verseny célja az lett volna, hogy ösztönözze a növendékek repülését, összemérhetővé tegye teljesítményüket. Lányom komolyan vette a felhívást, bár nem tartozik azok közé, akik rongyosra repülik magukat. Sikerre nem számított, de azért összegyűjtötte eredményeit, amelyeket itthon repült. Számára a Pilis, a Naszály, a Szársomlyó tiltott helyek, a Nyikom

drága volt, a Tokaj messzi. Így maradtak a kommersz terepek kevés repüléssel.

Év végén csalódottan vette tudomásul, hogy a felhívást egyedül ő vette komolyan. Kérésre azért beadta a szükséges adatokat.

Egyszemélyes versenyét magam fogom szponzorálni, és a díjakat: egy régi rozsdás karabinert és egy szép oklevelet majd átveheti tőlem. És ahogyan a kiírásban volt, egy általa választott verseny nevezési díja is dukál neki. Remélem azt is ki tudom majd fizetni.

És remélem, jövőre a kezdők legalább annyira lelkesen jelentkeznek majd az utánpótlás rendezvényekre, mint amilyen szeretettel és lelkesedéssel egymást győzködve fogalmaztuk meg ezt az egyszemélyesre sikeredett versenyt, amelynek hagyományörző mivoltát – úgy tűnik – már csak a vének tudják értékelni...

A verseny végeredménye: I. KERESKES NÓRA. Második helyezett - nem nevezett. Nem baj Nóri, legalább magadnak repül!  
(GURIGA)

### Rozsdás Nagykarabiner Díj 2004.

1. Kerekes Nóra			Eredményei:	
Időpont:	Helyszín:	Időtartam:	Pontsz.	Tanúk:
07.04.	Eged	53 perc	1060 pont	Kerekes László, Tóth Zsuzsanna
07.09.	Újlaki	7 perc	350 pont	Kerekes László, Tóth Zsuzsanna
09.05.	Óbuda	48 perc	960 pont	Kerekes László, Tóth Zsuzsanna
09.11.	Bérhegy	99 perc	1980 pont	Homonnai Dániel, Énekes Adrienn
09.19.	Mókushegy	7 perc	350 pont	Homonnai Dániel, Kardos István
09.30.	Újlaki	18 perc	900 pont	Kerekes László, Tóth Zsuzsanna
10.03.	Újlaki	9 perc	450 pont	Homonnai Dániel, Kerekes László
10.04.	Mókushegy	40 perc	800 pont	Kerekes László, Kardos István
10.08.	Mókushegy	3 perc	300 pont	Homonnai Dániel, Énekes Adrienn
12.30.	Újlaki	3 perc	300 pont	Énekes Adrienn, Ádám Judit
		287 perc	7450 pont	
2. Nem nevezett				



## Rozsdás Nagykarabiner Vándordíj, 2005.

Évközi verseny növendék jogosítású siklórepülőknél siklóernyős és sárkányrepülő kategóriában.

**A verseny célja:** ösztönözni a növendékek repülését, összemérhetővé tenni teljesítményüket.

**A verseny helye:** Magyarország határain belül, legális starthelyekről repülve.

**A verseny ideje:** 2005. április 1-től december 31-ig.

**A verseny feladata:** időtartam repülés.

**A verseny értékelése:** évközben leadott eredmények alapján folyamatosan, közzételve a [www.siklorepules.hu](http://www.siklorepules.hu) honlapon, valamint havonta a Madártollban. Cél a valóban megrepült teljesítmények összehasonlítása!

**Értékelés:** 1-5 perces időtartamok percenként 100 pontot érnek, további 6-30 percig 50 pont percenként, azután 31-180 percig 20 pont percenként, 181 perctől minden további perc 10 pont. Egy napon csak egy repülés vehető figyelembe.

**A teljesítmények igazolása** két szemtanúval történhet. A teljesítményeket időtartam igazoló lap küldésével postán, személyesen, vagy E-mail útján lehet az értékelőkhöz eljuttatni. Ezen szerepeljen a növendék neve, klubja, oktatója, és a repült időtartam, amelynek mért idejét két tanú igazolja. A beadási határidő a teljesítményt követő 5. nap.

Év végén startkönyvet le kell adni, adattartalom: név, dátum, start/leszállás helye és az egyik időpontja, repült idő.

**A verseny díjazása:** oklevél az I. - II. - III. helyezettnek, a győztes egy következő évi általa kiválasztott hazai verseny nevezési díját elnyeri, valamint a következő évre birtokolhatja a Rozsdás Nagykarabiner vándordíjat.

**Nevezés:** az első teljesítmény igazolás beadásával történik. Postacím: MRSZ 1550. Budapest Pf. 59., Email: laszlo.kerekes@hmth.hu.

**Eredmények közzététele:** a leadott teljesítmények teljes adattartalmával táblázatosan történik.

**Reklamáció/óvás:** aki a leadott repülést vitatja, tanúval óvhat, ha jelen voltak a megadott helyen és időpontban. Óvási határidő a közzétételtől számított 30 nap.

Ismét idősebbek (érettebbek) lettünk egy évvel, és ismét eljött az adóbevallás foglalatossága. Vannak, akik a napokban adják le papírjaikat, és talán még nem késő felhívni a figyelmet a **SÁRKÁNYREPÜLÉSÉRT ALAPÍTVÁNYRA**, mely készséggel elfogadja azokat az 1%-okat, amit más fontosabb helyre nem küldtetek el. A név ne tévesszen meg, ernyősök is hasznosítják! A tavalyi propaganda hatására nőtt a befolyó összeg, és ezzel a kifizethető pénz is. Meg lehet környékezni ismerősöket is, ahogy magam is teszem. Az alapítványról minden megtudható a [www.daidaloszw.uw.hu](http://www.daidaloszw.uw.hu) oldalon (komplett útmutató és felajánlási lap letölthető az Aktualitások címszó alatt). Sárkányrepülésért alapítvány 1901390 -1-42.

Köszönettel: VARGA LÁSZLÓ képviselő, BARÁTH ZOLTÁN ügyvezető



**Hello! Pedro kérte, hogy írjak erre a címre valamit. Alább a valami.**

Most van a megnyitó, évés-ivás. Holnap versenynap, a gépemen van még mit hangolni, mert olyan kormányerő van, hogy abba belefárad az ember. Viszont van kocsi, sofőr, jól működő rádió (MURÁTI JÓZSINAK köszönhetően), sőt CDMA rendszerű mobiltelefon.

A lényeg, hogy tegnap végre repültem a hosszú szopás után, hiszen egy hete vagyok már Ausztráliában. Sajna, december 30-án délután érkezünk meg Sydney-be. Mivel baromira nem volt végig-gondolva, hogy mit, hogyan hajtunk végre a versenyre utazás érdekében ismételt el kellett töltenem négy napot ezen a helyen. Mert: 31-e óév, senki sem dolgozik, 1-e újév, senki sem dolgozik, 2-a vasárnap senki sem dolgozik. Ennek ellenére bizonyos bérautós cégek nyitva voltak, de az évvégi ünnepségre ideseregülő embertömeg miatt értelmes autót egyáltalán nem lehetett bérelni. Az egyetlen bérelhető jármű egy KIA volt,



**UJHELYI BALÁZS**  
Fotók: A SZERZŐ,  
BERTÓK ATTILA

egy kis fos. Tetőtartóra a tervezők nem is gondoltak, a tetőt a fellépő maximális légellenállás mértékének megfelelőre építették.

Lekötöttük a négy sárkányt a létező összes, kiálló és stabilnak tűnő lehetőséget felhasználva. Beraktuk a cuccokat, és beültünk négyen. Wagga-wagga repülőtérre beült a sofőrünk meg a csomagjai. Ekkor már nehezen lehetett becsukni az ajtókat, mert a csomagok a létező összes nyíláson ki akartak jönni. Tettünk egy 130 km-es kitérőt Deniliquin-be, hátha tudunk repülni. Sajna, nem lehetett, mert be kellett volna nevezni a versenybe, ami 195 dollárt kóstált (plusz légivontatás). Úgyhogy 870 km autókázás után du. 5-kor megérkeztünk Hay-be. Ekkor már nem voltam annyira beindulva, hogy a zárt felhőzet alatt vonódjak egyet (reggel 4-kor indultunk, mintegy 2 órányi alvás után).

Még aznap este elintéztük a szükséges dolgokat, így másnap már, a 40-50 km-es szél ellenére, muszáj volt kimen-nem a placra, hogy kipróbáljam a gépe-met (a többieknek valahogy nem volt kedvük kijönni sem). Levettem a kocsiról a sárkányt, és óvatosan bekukucskáltam a szivacs alá, amire a gépeket raktuk. Jól láthatóan a tető felvette a sárkányok alakját, lavórformát alakítva. Gép felrak, kocsiba be, vissza a szállásra, összes gép le: tető *panggggg!* vissza.

Ekkor idő: 5 óra, szél talajon: 40 km/óra. Úgyhogy inkább kitakarítottuk a remek bérautót, hiszen egy srác éppen ment vissza Sydneybe, így nem kellett buszoznia, és mi is megoldottuk a vis-szaszállítást.

Na, most jön a lényeg:

Január 6-án reggel erősen be volt borulva, és elég jól fújt a szél (Attila még esőt is vél látni a horizonton, de ő most jött Deniliquinből, úgyhogy nem volt nagyon motivált). Az idő lassan tisztult, úgyhogy fél 3-kor kimentünk a placra, talán lesz valami. Szél az volt, kb. 25-30 km, úgyhogy 300 m-en leszakadva egy gyenge fosban sodródtam a nagy bűdös pusztára fölött. Fél négy lehetett. Aztán csak felhőalapra kerültem, és már húztuk is neki. Ekkora az idő olyan jól kitisztult, hogy a baromira jól kinéző felhőutas nemlehetleesni kategória felső részébe sorolhatjuk. Na, ezért jöttem én ide! Olyan jó, amikor 110 körül mutat a GPS siklás közben, az emelések 2,5-3,5 között, nagyok, és közepesen simák.

Először azt beszéltük meg, hogy 64 km-t megyünk (az első útelágazóig), majd már arról volt szó, hogy tovább ezen az úton az első faluig (kb. 110 km), majd a következő útelágazóról volt szó (149 km). Aztán abban maradtunk az ATTILÁVAL (ezt a többiekkel már nem közöltük), hogy a West Wyolong road felett addig toljuk magunkat, ameddig bírjuk.

Kb. 70 km-nél, egy kék lyuknál Attila otthagyt; ő magasabban volt, úgyhogy egyenesen ment, én egy kicsit dél felé kerültem, ott volt egy széteső felhő. 700 m-en kb. 15 km-re a műüttől talán már elkezdhettem volna megszépeníteni, de egy vajsima 2 m visszaállította a lelkiállapotomat, úgyhogy 1500-on otthagytam azt a gyenge fost. 149-nél megtekintetem az útelágazót, de 1100 m-ről hülye lennék leszállni (az idő azért elkezdett szétesni fél hét felé). A kb. 7 órakor fogott 3,5 m-es emelés széles mosolyt csalt az arcomra, noha fogalmatlan voltam a visszaszállítás felől. Nem is érdekelt, valahogy csak lesz. Fél 8 felé kék ég alatt +700-ról nem láttam semmilyen települést továbbnézve az út mentén, úgyhogy annak ellenére, hogy csak 194 km-t repültem, leszálltam magam alá egy tanyánál.

Nem rossz.

Vigyorgtam mint a tök.

Bertók a pusztában 20km-kel odébb. Az autó meg Hay-ben, még nem bírtak elindulni... Közben odajött egy farmer és muszáj volt három sört vele együtt meginni. Ekkor a helyzetem ellenére ismét vigyorogtam. A farmer anyukája bepattant a kocsiba, és elment az Attiláért. A felesége vacsorát csinált nekünk. Ettünk-ittunk, negyed háromra hazavertünk, úgy ahogy volt felborultunk, bealudtunk.

(...)

Ez a nap elég gyengén sikerült, viszont jól repültem. Kiírtak észak felé az első falut, Ivanhoe-t. 183 km körül benne egy fordulóponttal, hogy az embereket a műütt fölött tartsák. Egyébként a pályán az inhomogenitást az alattunk futó út törte meg, meg két helyen valami vízfolyásszerűt kereszteltünk. Én a második kapun léptem ki, és 6 perces késéssel, mert azt hittem, hogy a műszerem órájához 10 órát kell adni. Pedig csak kilencet, mivel az nyári magyar ez itt meg téli ausztrál.

Azért nem jöttem erre rá a levegőben mert első vontatásra 20 m-en a kioldóm valamiért oldott, és ez pont az a magasság, amelyről egy porördögökkel tűzdelt placc fölött nem akarsz már fordulózni. Ezért egyenesen siklottam, majd cipeltem. Jó sokat. Nem akartak visszaengedni a sorba, de sikerült elég jól adnom a hülyét, hogy az általuk adott szakadóelem hibás volt (nem is ők adták, sőt nem is szakadóelem-baj volt).

Belépős volt az indulás, 50 km-es kör a fordulótól. Elmentem elég jól nyugatnak, mivel a szél nem teljesen déli volt, hanem inkább D-DNy. Így jobban hátszélbe tudsz menni az időmérős szakaszon. Elég jól leszopódtam, kb. 300 m-re a pampa fölött, két jóval magasabban tekerő boly között, amikor felüvöltött a varió, és 4 m-ben, egészskörön estem fel. Olyan jó pozícióba kerültem (1900 m), hogy nem akartam várakozni, 6 perc késés nem izgi, főleg ha nem biztos, hogy az idő kifingásáig beérek, mivel 3 óra helyett én 4 órát gondoltam. A valóban tényen alapuló döntésem kb. húszan követték. Lehet, hogy túl sokat szopódtak már előtte az 1300 körül legyengülő fosokban. Sikerült az időben kilepő boly alá bemenni kb. 20 km után, viszont nem sikerült az ő termikjüket megcsípni. Ekkor kezdődött egy elhúzóódó szopódás alacsonyan. Képtelen voltam pozícióba kerülni, csak sodródtam mindenféle szarban. A fordulópontonra sikerült összeszednem magam, egy szakaszon elég jól mentem, de 200 m-rel a kopár felszín fölött csak megint egy méterben körözgettem. 1000 m-en eluntam, és kicsit odébb elfogtam egy sima ötöst, ami nagyon hiányzott már a mai napra. Innen a célig tök jó volt, mert nem volt fostorgás, csak bummm 4 m, bummm 3,7m, aztán parketta. Sajna a gépem nem megy elég jól, a 24 km-es végsiklásban egy osztrák gyerek

egy Laminarral csúnyán lesiklott. Elég jó volt a mai nap egy kék inverziós időhöz, és a 10 km-es hátszélhez képest. Holnap kicsit csavarok meg lefele a határolókon. Ha már eléggé fosol, akkor megy eléggé jól a cucc.

(...)

Tegnap teljesen kész voltam; vagy beettem valamit tegnapelőtt, vagy napszuri. Éjjel mindent kiokádtam, remek volt. Nem éppen kirobbanó erővel ébredtem. Sok mindenhez volt kedvem csak sárkányrepüléshez nem. Az idő megegyezik a tegnapelőttivel(kicsit ritkább, de erősebb szél), a feladat is (+1 fordulópont, hogy jobban az út fölött menjünk). Iszonyatos küzdelem árán kinyitottam a gépemet, beöltöztem és elpróbáltam az „állvédő feltolása, majd hányás” mozdulatsort, nehogy a levegőben derüljön ki, hogy ennél a sisaknál csak az állvédőbe lehet okádni.

Befeküdtem a dollyba, a szél tök keresztbe fúj, és egy ordenáré nagy porördög dühöngött 200 m-rel odébb. Azért ezek nyomtak, hogy menjek. Mondtam nyugi, elmegy a porördög, minden oké lesz. Így lett, csak a szél lett gyanúsán kicsi. Mikor elszakadtam a földtől, és a motoros eltűnt az égbe, lógtam utána, majd beesett alá úgy, hogy egyből leszakadtam. Ide nem elég a 80 kg szakadó, viszont ha kitörsz, akkor az kell. Igazából itt a Dragonfly a megfelelő, az sokkal finomabban húz. Szóval 83 m-en leszakadtam, de egy pillanatig sem gondolkoztam, mi legyen, csak körbe-körbe kellett menni: 1,5 m, 2 m, 2,7 m, sirály A kapunál örült tömeg, mindenki ment a háromórásával, csak néhányan maradtunk.

A feladaton csak húztuk-tekertük, elég jól ment az első 70 km, de utána le 400 körülre, ahol gyanúsán eléggé bugyogott, eléggé nagy területen. Ki is szabadult rövidesen az 5 m. Jól esett. A cél előtt 60-nal már nagyon odavoltam,

minden bajom volt, és megint nem nagyon volt meg az anyag, ketten meg is léptek tőlünk. A környéken elég sok sárkány volt, de mindenki csak olyan egyméteres szarokat tekert. 400 körül, viszont 2,5-re akadtam, az jó is volt. Hármán kiemelkedtünk benne, a sok ember jött be alá, de ott már semmi nem volt. Sikerült a következőt is jól kicsípni, meg az azt követőt is (3 majd 4), így elég sok embert befogtam, és egyszerre (pár percen belül) vagy 10-en zúztunk a célba. Végül időben elég jól mentem, de mivel egy negyeddel később indultam, nem lett olyan jó a pont.

A csukás egy horror volt, többször leheveredtem a géptokomra (itt nem tudsz a fűbe heveredni, mert az nincs, helyette van viszont száraz tuskés genyó), hogy erőt gyűjtsek. Közben kellemesen fújta a szél a port bele a számba. Remek volt!

(...)

Ma elég gáz a helyzet, mert az a norvég srác, akivel tegnap este itt futólag néhány szót váltottunk, meghalt. Start után kitört a gépe balra, de megfogta. Aztán megint kitört, és nem tudta megfogni, de nem is oldott le, még akkor sem, amikor már 90 fokra volt a vontatógép. Ekkor viszont leszakadt (vagy kioldott), és a felgyűlt energiát egy wingoverbe adta, amelynek a legnagyobb sebességű, függőleges oldalán jött a föld.

(...)

Ma végre megint repültünk. Már nagyon kezdtem unni a strandot meg a hekilabdázást. Nem tudom megérteni minek kell az ablaknyitás előtt 1 órával eldönteni a feladatot, anélkül, hogy felküldenének egy dragonfly-t. Ma adtak egy villamos-kapaszkodó alakút, el kellett menni hátszélben 64-et, aztán onnan egy 22-22-32 oldalú háromszög. Az idő a fos Hay idő volt, alacsony inverzióval, 25-30 km széllal, max 3m-es termikkel.





A baj csak az, hogy 1200-ról, nem biztos, hogy eléred a következő 3 m-t is, úgyhogy 300-on baromira tekintük az egyet is. Szokásomhoz híven alacsonyan leszákadtam, de semmi nem volt ott. A starttól kb 1 km-re emelkedett valaki, de nem túl biztatóan, és ha nincs ott, akkor cipelés, mert nem érek vissza. Berizikóztam és bejött. Eléggő utálok vontatni ahhoz, hogy ennyi beleférjen. Az idő tök fos volt. Hat-hétszázra tudtam emelkedni 1-1,5-ben. Viszont egyre többen letünk. A végén már nagyon-nagyon sokan. Az idő viszonylag sima volt, de annyi gép volt körülöttem, hogy állandóan rázott valakinek a turbulenciája. Így töltöttem mintegy másfél órát, mire kimentünk a startkapun. Nem az az idő volt, amikor tolod magadat előre. Aki előrement, mindig beszopta, mire megtalálta a jót, pont ezren odaértek. Nekem viszonylag sima volt, elég jó helyzetben voltam az első fordulópontig, amely után 300-on köröztünk a semmiben. Viszont olyan jól kialakult utána, hogy a hihetetlennek tűnő 700 m-es magasságba jutottam. A második forduló után jött csak a java. 22 km oldalszeles reszelésben mindenki összeszopódott, egymást akadályozva, de ez még viszonylag könnyen megoldható volt, ennek ellenére folyamatosan hullottak az emberek.



Az utolsó fordulópont előtt sajna nem sikerült elég jó helyzetbe kerülnöm, kb. 800-on fordultam. A szembeszeles száron az előrejutáshoz min. 2,5-3 m termik kellett. Én ott is hagytam, amit fölöttem tekertek, és mentem előre, de igen alacsonyra kerültem, és ezért elmentem a kurzustól, majd hátszélben visszamentem egy másik bolyhoz, akik 1 m-t tekertek. Az 1 m pont arra jó, hogy ugyan levegőben maradsz, de egyre távolabb kerülsz a céltől. Itt viszont nem azt díjazták, hogy jó sokat tudsz fent maradni, hanem azt, ha jó keveset. Sikert a fordulópont mögé visszasodródni, utána siklani egyet, és a siklás végén már majdnem visszaértem oda, ahol megfordultam, viszont most ki kellett tolni a trapézt, mert jött a föld. Mindegy, az a pár km nem hiszem, hogy sokat fog változtatni az eredményen, max. 20-30 pontot. Végül a 145-ös feladatból 115-öt toltam, összesen majdnem 5 órát repültem, jól eltelt a nap. Teljen a többi is legalább így!

(...)

A 4. nap elég jól sikerült. A végén lehetett volna egy kicsit több szerencsém, sosem voltam ilyen közel ahhoz, hogy napot nyerjek. Nagyon gyenge, inverziós napunk volt, 1700-ig emelkedtünk, és az emelések sem voltak fényesek. Szél zérus, de 193 km-t adtak keleti irányban, két törésponttal.

Mindenki ott várakozott a startkapuban, annak ellenére, hogy valószínűsíthető volt, hogy a feladat nem megrepülhető. Ez a jelenlegi remek pontozási rendszerből következik. Aki a következő kapun megy ilyen gyenge időben könnyedén utoléri az előtte negyedórával elindultakat. A második kapun már elég sokan kimentünk. Annak ellenére tettem ezt, hogy biztosan tudtam, hogy utolérem a többiek egy következő kilépéssel. Szerintem legalább 30 perces

kapu kellene ilyen időben. Az első emelést 800 körül fogtuk, és végig alacsonyra kellett siklani. Jó, hogy nem vettem pulcsit sem, csak póló-speedarms. 23 fok volt az inverziónál.

Végig az „utolsó pár előre fuss” játék ment, mindig utolérte a jobb pozícióból előre menőket a boly. Én az első fordulópontnál mentem legelőre, be is szopódtam. Átment mindenki a fejem fölött, viszont alul már megvolt nekem a 2,5 m. Ők 3 km-rel továbbmentek, és tekerték a gyenge fost. Így megint előre kerültem, de ott nem volt semmi erős, úgyhogy megint utolértek. A második fordulópont után lementünk nagyon durván alulra. Mindenki az életéért küzdött. Kb. 40 gép volt 400 m magasan egy fél méteres emelésben. Folyamatos káromkodást lehetett hallani. Izgis felvételt lehetett volna a földről készíteni (persze hanggal). Az idő egyértelműen a végét járta. 800 m körül mindenki továbbindult. Ekkor már nagyon figyeltem, hogy hátulra-magasra kerüljek, mivel még 80 km volt a cél (biztosan teljesíthetetlen a feladat). A következő volt az utolsó jó emelés. Az emberekben működött a versenyláz, és amikor a 2-es emelés 1 m-re gyengült, mindenki elindult. Én maradtam, és még kb 300 m-t emelkedtem. A boly közben odaért egy dombsorhoz, és egy 20 cm-ben szopódtak. A dombok tetejét nem is érte el a csapat 80 százaléka, szépen leszálltak. Az OLEGGELE és egy holland sráccal emelkedtünk a dombtetőről. Már több mint öt órája repültem, eléggő ki voltam mar száradva, jó lett volna leszállni. Sikert 1200 m-re felmenni, de nagyon kevés esélyét láttam további emeléseknek. De 700-on még egy emelés jött, majd hárman siklottunk egymás mellett. A holland gyerek beleszaladt 300 m-en egy elég jó emelésbe. A termik viszont annyira rövid volt, hogy mire én

odaértem, ők az Oleggel 300 m-el feljebb kerültek mint én. Azért még én is emelkedtem kb. 400 m-t, majd végsiklás.

Az utolsó fél órában a rádióban folyamatosan mondtam, merre vagyok, mivel ezen a részen pont nem volt út amelyik alattunk futott volna. Valószínűsítettem, hogy a semmi közepén fogok leszállni. Noha az elején megbeszéltük a fiúkkal, hogy mindig a legelőt követi a sofőr (ez biztosítja a leggyorsabb hazaérést), LENKA a második fordulónál kereste a NIZNERT, mikor leszálltam. Sajna, kis csapatunk nem igazán működik, ezek a fiúk borzasztóan lassúak, viszont a sofőrünk velük foglalkozik, csináljanak akármit. Egy ilyen helyen nagyon fontos az összeszokott, hasonló tudású pilótákból álló csapat, különben mindig hosszú a nap. Sikert félkettőre hazaérünk.

(...)

Hát ezt ma jól elintéztam. 5 km-re a céltől beleálltam a földbe. Ma is Ivanhoe-t adták. Ma is kék fos inverziós idő volt, 1500-ig tekertük. Ma is negyvened-magammal repültem a feladat végén, amikor már kezd beszarni az idő. Nem élveztem. Viszont a végén, kezemben volt a döntés, hogy nagyon jót menjek.

Na de az elejétől: félháromig ment a pöcsölés, hogy repüljünk-e, mert eléggő fújt a szél. Csuda érdekes startom volt, a beszárlásjelző rendesen felvillant! Amikor ugyanis mondtam, hogy go-go-go (itten ezt kell mondani, ha menni akarsz), és a dragonfly megindult, kicsit leért a szárnya szegénynek a földre, mert túloldalt elkapta a porördög. A szél abban a minutumban 90 fokot fordult, és elég jól fújt. Én már előre kimentem jobbra, de még így is érdekes pozícióban emelkedtem el a földtől. Ezután a vontatás már egy kellemes délutáni séta volt, minimális kormányozdulatokkal a startnál előadottakhoz képest. Az első



	Name	Glider	Nation
1	BONDARCHUK Oleg	Aeros Combat L	UKR
2	REISINGER Robert	Icaro Zero 7	AUT
3	HEINRICHS Gerolf	Moyes Litespeed S4	AUT
4	COOMBER Kraig	Moyes Litespeed S4	AUS
5	ALONZI Mario	Aeros Combat L	FRA
6	BERTÓK Attila	Moyes Litespeed S4.5	HUN
(...)			
23	UJHELYI Balázs	Aeros Combat 2 14	HUN

ablak 4.15-kor volt! Aztán még menj el 180-at. Mindenki a legelső kapun ment, de az a 10-es boly, amiben én voltam, legelől. Jól is mentünk, de ilyen alacsony időnél, a mögötted jövők úgyis megfognak. Ezért aztán szépen húzott az élboly. A céltől 60km-re, amikor először kerülünk alacsonyra, már nagyon nem volt kellemes a gyenge fosban forogni, úgy, hogy valaki mindig baromira útban van. Minél gyengébb az idő, annál sűrűbb a levegő. A vége felé az idő már nagyon gyenge lett, 1 m alattiakat tekertünk. 30 km-re a céltől egy viszonylag elfogadható emelésben 1400 m körülre emelkedtünk, és a boly teteje folyamatosan kilepett, továbbment. Én nem nagyon akartam elindulni, mert még így is 80 cm megvolt. Aztán az agyamban a birkaszellem bizonyult dominánsnak, továbbindultam. Na ezt nem kellett volna! Hiába a 40 ember, ha nincs emelés, nem találja meg még 100 sem! Mindenki nagyon durván lement a földre. Egy semmiben estünk-keltünk 400 m-en, én

sajna alul voltam, így nem igazan volt meg. Tovább kellett menni, és mivel kb. 3 km-rel odébb valaki forgott, elindultunk. Az a srác, aki 5 m-el fölöttem volt, még megfogta 120 m-en az emelést, de nekem már nem adta. Azt hittem, most harapom ketté a kormányt 5 km-re a céltől. Aztán szépen kilebegtettem a négy másik szerencsétlennel együtt, akik ugyanarra a mezőre szálltak, mint én. Nem volt nagyon jó a hangulat.

Mint utóbb megtudtam, az a két srác, aki alám jött be az utolsó értelmes emelésbe, és kitekerte, az egész bolyt megelőzve diadalmenetben siklott be a célba. Talán legközelebb lehet, hogy én is így csinállok, mer' az úgy kafa.

Figyeljetek! GRUBER FERI azt mondja, hogy ha ő és az ENDRE itt lenne, akár dobogós helyen is állhatna a magyar csapat. Hát ez remek! Majd holnap erre gondolok. Addig is megyek, oszt dühöngök a mai csuda teljesítményemen. (...)



# Siklórepülő Közlöny

2005. február Az MRSZ Siklórepülő Szakbizottságának közleményei

## PÁLYÁZAT

a siklórepülő starthelyek működtetési költségeinek támogatására

- Pályázató:** a Magyar Repülő Szövetség, Siklórepülő szakága.
- Cél:** a siklórepülő starthelyek létesítésével, állagának megóvásával kapcsolatosan felmerülő költségek egy részének átvállalása a területtel foglalkozó klub költségeinek enyhítésére. A területen végezhető siklórepülő tevékenység jogszerűségének és biztonságos körülményeinek biztosítása.
- Forrás:** befizetett sport igazolvány (licenc) startalap támogatási része.
- Pályázati kör:** a Magyar Repülő Szövetség Siklórepülő Szakága alá tartozó szervezetek.  
Ha egy pályázó több starthelyet üzemeltet, akkor külön-külön starthelyenként kell igénylését benyújtania.
- A pályázat benyújtásának határideje: 2005. március 11.**  
Tartalékalapból a későbbi rendkívüli igények kielégítésére is lehet lehetőség korlátozott összegig. Tartalékalap a befolyt starthely alap maradványa, de legalább 10%.
- Pályázati adatlap igényelhető:** A MRSZ siklórepülő ügyintézőjétől, illetve letölthető a [www.siklorepules.hu](http://www.siklorepules.hu) honlapról
- A pályázat megvalósulásának ideje:** 2005. április 1-től 2005. december 31-ig terjedő időszak.
- A pályázat elbírálásának határideje:** 2005. április 1-ig.
- Pályázatkezelő:** a Magyar Repülő Szövetség Siklórepülő Szakbizottsága. Elérhetősége: Postacím: 1550. Budapest Pf. 59. Cím: 1139 Budapest Dagály utca 11. Email: [laszlo.kerekes@hmth.hu](mailto:laszlo.kerekes@hmth.hu)
- A pályázat elszámolásának határideje:** 2005. december 1-ig.
- Pályázati részterületek:** A pályázatot az alábbi programokra lehet benyújtani:
  - leszállóterület:
    - létrehozás
    - karbantartás
    - rendezés, fejlesztés
    - engedélyeztetés, bérlet
    - fenntartás, kiszolgálás gépesítés
  - Starthely
    - start terület létrehozás
    - startterület karbantartás
    - start terület rendezés, fejlesztés
    - engedélyeztetés, bérlet
    - fenntartás, kiszolgálás gépesítése
  - Egyéb
    - a siklórepülő területekkel vagy a siklórepüléshez kapcsolódó szolgáltatásokkal összefüggő, nem kereskedelmi célt szolgáló, bizton-

ságot növelő, színvonalat emelő tevékenységek. (pl.: megközelítési lehetőség javítása, parkolás... stb.)

**12. A pályázatnak tartalmaznia kell a hiánytalanul kitöltött és aláírt pályázati lapot,**

**13. A pályázat benyújtása**

- 1) A pályázatok a Pályázatkezelő postacímére címezve postai úton nyújthatók be a pályázati felhívásban megjelölt benyújtási határidőig.
- 2) Határidőben benyújtottnak minősül a pályázat, ha azt a határidő utolsó napjáig postára adták.
- 3) A pályázat postai úton történő benyújtása esetén a pályázat beérkezésének időpontját, illetve a pályázat tartalmi és formai elemeit a Pályázatkezelő nyilván tartása igazolja.
- 4) A pályázatot két elkülönített példányban, de egy borítékban kell benyújtani.

**14. A pályázat érvényessége**

- A pályázat érvénytelen, ha azt a pályázati felhívás alapján pályázni nem jogosult Pályázó nyújtotta be. Érvénytelen a pályázat akkor is, ha határidőn túl került benyújtásra. Érvénytelenek továbbá azok a pályázatok is, amelyek a pályázati határidő lejártakor nem tartalmazzák hiánytalanul a formai mellékeket, az előírt adatokat, aláírást, illetve mellékeket.
- A Pályázatkezelő a pályázat érvénytelensége esetén a hibák, illetve hiányok kijavítására, pótlására hívhat fel.
- A befogadásra alkalmatlan pályázatot a Pályázatkezelő a Pályázati Archivumba helyezi, az érvényes

pályázatokat elbírálásra előkészíti.

- A befogadott pályázat nyilvántartásba vételéről a Pályázót értesíti. /telefon , email/

**15. Az elnyert pályázati összeg folyósítása:**

A támogatást elnyerő köteles a pályázat elnyerésének kihirdetését követően a MRSZ Siklórepülő főpilóta helyettesén keresztül az elnyert összegről szóló számlát benyújtani illetve írásban jelezni, ha a pályázó szervezet nem számlaképes, valamint aláírva az előkészített szerződést visszajuttatni. A támogatás az MRSZ főtitkárnak aláírása után 15 napon belül a támogatást igénylő által megjelölt számlaszámra kerül átutalásra, vagy a számla ellenében készpénzben kifizetésre.

**16. Az elnyert pályázati összeg felhasználása:**

- A támogatást a támogatási szerződésben foglaltak alapján a pályázat céljainak megvalósítása érdekében lehet felhasználni.
- A támogatás nem használható fel a támogatottat terhelő adók, illetékek vagy egyéb közteher kifizetésére.
- A támogatás a Támogatottal munkaviszonyban, illetve munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban álló személy bérének illetve díjának, valamint azok közterheinek kifizetésére kizárólag akkora arányban használható fel, amekkora arányban e személy a támogatott program megvalósításához szükséges feladatot lát el.
- Lehetőség van személyes kifizetésről szóló önbizonylat kiállítására is.

Ilyen esetben meg kell nevezni a felhasználás célját, a kifizetés helyét és idejét valamint az összeget felvevő személy(ek) nevét. Az önbizonylaton a Támogatott képviselőjének igazolnia kell, hogy a kifizetés a támogatott feladat teljesítése érdekében történt.

- Az előirányzatból támogatott projekt megvalósítása során létrehozott, illetve megszerzett tárgyi eszköznek minősülő vagyontárgyat kötelező leltárba venni, amely a támogatási szerződés aláírásától számított öt éven belül csak a Támogató előzetes jóváhagyásával idegeníthető el. Az előirányzatból támogatott projekt megvalósítása során létrehozott, illetve megszerzett tárgyi eszköznek minősülő vagyontárgynak Támogatói előzetes jóváhagyás nélküli, öt éven belüli elidegenítése esetén a tárgyi eszköz időarányosan csökkentett értékét a Támogató javára az értékesítést követő öt munkanapon belül vissza kell fizetni.

**17. Elszámolás az elnyert pályázati összegről:**

A folyósított támogatás felhasználásáról az „Elszámolási lap” megnevezésű nyomtatvány alapján kell elszámolni. A beszámolási nyomtatványon a Támogatott és előírt adatainak pontos kitöltését a Támogatott képviselőjének aláírásával kell igazolni. Ilyen lap a pályázathoz mellékelten található.

**18. Ellenőrzés:**

- A támogatás előírt felhasználása, a Támogatott szabályszerű elszámolása, illetve a projekt tényleges

megvalósítása ellenőrzésének eszköze a kötelező számszaki, valamint a tartalmi (dokumentációs, illetve helyszíni) ellenőrzés.

A tartalmi ellenőrzés során a Támogató - esetenként szakértő igénybevételevel - a támogatásnak a pályázati kiírás céljának megfelelő és a projekt megvalósításához szükséges felhasználását részleteiben ellenőrzi. A Támogatott által az adatlap vagy elszámolás mellékleteként megküldött dokumentum kiegészítéseként a Támogató, illetve a Pályázatkezelő nyilatkozatot, illetve egyéb dokumentumokat kérhet be.

A támogatás meghatározott felhasználása a projekt megvalósításával egyidejűleg, vagy azt követően annak helyszínén is ellenőrizhető. A helyszíni ellenőrzés során különösen vizsgálni kell a támogatás hasznosulását. A helyszíni ellenőrzés eredményéről jelentést, vagy szerződésszegés esetén jegyzőkönyvet kell készíteni. A dokumentálás céljából fénykép- és videofelvételek készíthetők.

**19. Az elnyert pályázati összeg visszafizetése:**

Amennyiben a támogatott projekt megvalósítása meghiúsul, tartós akadályba ütközik, vagy a szerződésben foglalt ütemezéshez képest késedelmet szenved, ezt a Támogatott haladéktalanul köteles jelenteni a Pályázatkezelőnek.

- 1) Támogató egyoldalú, írásban előterjesztett nyilatkozatával a szerződéstől való elállásra jogosult, ha az alábbiakban foglalt feltételek közül legalább egy teljesül:



**Tisztelt Siklórepülők,** örömmel tájékoztatunk benneteket, hogy sikerült a Nyikom-starthely használatával kapcsolatban megállapodni a terület tulajdonosával. A megállapodás alapján az MRSz licence-szel rendelkező pilóták a 2005-ös évben külön starthelydíj befizetése nélkül használhatják a starthelyet. Tájékoztatásul: a szakbizottság a starthely tulajdonosa számára maximum 450 ezer Ft-ot utal át az év folyamán. Az összeg kivételesen nem a Starthelyalapból lett elkülönítve, hanem a frissen kialakult Sportalapból, ezzel is segítve az MKK-zni vágyó pilótákat. Jó leszállásokat!

2005. február 13.

- Támogatott a pályázat szakmai, pénzügyi tartalmát érdemben befolyásoló valótlan, hamis adatot szolgáltatott a pályázat benyújtása, illetve a szerződés megkötése folyamán;
  - Támogatott a támogatást nem a szerződésben meghatározott célra használja fel; amennyiben a projekt teljesítése a Támogatottnak felróható okból veszélybe kerül, illetve ha a Támogatott – neki felróható okból – nem teljesíti a szerződésben vállalt kötelezettségeit, továbbá ha a projekt megvalósulását vagy tartós akadályoztatását előidéző körülmény a Támogatottnak felróható okból következett be;
- 2) Az elállást tartalmazó nyilatkozatot ajánlott küldeményként kell postára adni. Az elállást tartalmazó okirat a postára adástól számított öt munkanap elteltével kézbesítettnek tekintendő. Amennyiben a Támogató eláll a szerződéstől, a

Támogatott köteles a már folyósított támogatás összegét az elállást tartalmazó okirat kézhezvételétől számított nyolc banki munkanapon belül haladéktalanul a Támogatónak visszafizetni. Ezt követően visszafizetett összeget késedelmi kamat terheli, ami a jegybanki alapkamat kétszerese.

- Amennyiben a támogatott projekt megvalósítása a Támogatottnak fel nem róható okból részben vagy egészben meghiúsul, vagy tartós akadályba ütközik, az igénybe nem vett támogatási összeg visszavonásra kerül, melyet a Támogatott a jegybanki alapkammattal nem növelt összegben köteles visszafizetni a meghiúsulás, illetve akadály bekövetkeztétől számított nyolc banki napon belül. Részleges teljesülés esetén a felhasznált összeg elszámolása megegyezik a fent leírtakkal.

2005.február 4.

### Siklóernyős MKK 2004

1	<b>VARGA Dénes</b>	381
2	<b>TASI Péter</b>	315
3	<b>TÁBOR Tamás</b>	243
4	<b>FERENCZ István</b>	131
5	<b>BALÁZS Róbert</b>	112
6	<b>SZABÓ József</b>	78
6	<b>FORGÓ Katalin</b>	78
8	<b>TÓTH Zsuzsanna</b>	59

### Hivatalos siklóernyős magyar rangsor 2004

	MKK	NMK	Dutch	Croatian	TOP3
1 <b>TASI Péter</b>	315	665	412	374	<b>1451</b>
2 <b>RÁCZ Balázs</b>	0	559	346	418	<b>1322</b>
3 <b>KÉPES Péter</b>	0	370	509	324	<b>1203</b>
4 <b>VÉRTES Balázs</b>	0	456	497	140	<b>1094</b>
5 <b>BARTH Sándor</b>	0	417	228	435	<b>1080</b>
6 <b>FORGÓ Szilárd</b>	0	602	400	0	<b>1002</b>
7 <b>SIMONICS Péter</b>	0	559	440	0	<b>999</b>
8 <b>SZABÓ József</b>	78	272	279	271	<b>822</b>
9 <b>FERENCZ István</b>	131	169	400	237	<b>806</b>
10 <b>KOZÁK Péter</b>	0	146	316	330	<b>792</b>
11 <b>PARTIZER Csaba</b>	0	252	349	113	<b>714</b>
12 <b>FORGÓ Katalin</b>	78	279	334	61	<b>692</b>
13 <b>MLINKÓ Márton</b>	0	209	0	329	<b>538</b>
14 <b>SZEGEDI Miklós</b>	0	79	347	0	<b>426</b>
15 <b>VARGA Dénes</b>	381	0	0	0	<b>381</b>
16 <b>ÁKOS Zsuzsa</b>	0	98	267	0	<b>365</b>
17 <b>BÖRÖCZ Gergely</b>	0	0	256	97	<b>352</b>
18 <b>NIKA Gergely</b>	0	35	290	0	<b>326</b>
19 <b>TÓTH Attila</b>	0	0	215	100	<b>315</b>
20 <b>TÓTH Zsuzsanna</b>	59	4	227	0	<b>290</b>
21 <b>KOVÁCS Béla</b>	0	0	191	92	<b>283</b>
22 <b>ELEK Zoltán</b>	0	0	155	108	<b>263</b>
23 <b>LOSANIA Mihály</b>	0	0	258	0	<b>258</b>
24 <b>NAGY Sándor</b>	0	0	253	0	<b>253</b>
25 <b>TÁBOR Tamás</b>	243	0	0	0	<b>243</b>
26 <b>LÉDECZI Tamás</b>	0	0	110	111	<b>222</b>
27 <b>LŐRINCZ Mátyás</b>	0	220	0	0	<b>220</b>
28 <b>MISI László</b>	0	0	203	0	<b>203</b>
29 <b>PRUKNER Péter</b>	0	0	168	0	<b>168</b>
30 <b>AMBRÓZY Péter</b>	0	0	43	113	<b>156</b>
31 <b>PERECZES Zsolt</b>	0	138	0	0	<b>138</b>
32 <b>ZSOLNAY Péter</b>	0	28	0	87	<b>115</b>
33 <b>BALÁZS Róbert</b>	112	0	0	0	<b>112</b>
34 <b>PREKOB Zsolt</b>	0	0	107	0	<b>107</b>
35 <b>SZŐKE Gábor</b>	0	98	0	0	<b>98</b>
36 <b>LÁZÁR Gábor</b>	0	87	0	0	<b>87</b>
37 <b>BELICZAY Koppány</b>	0	83	0	0	<b>83</b>
38 <b>FÖRDÖS Zoltán</b>	0	59	0	0	<b>59</b>
39 <b>DETKI Árpád</b>	0	12	0	0	<b>12</b>

## 22 NEMZETKÖZI MAGYAR KUPA 2005.

### A Kupa célja

ösztönözni a magyar siklóernyős és sárkányrepülő pilótákat a nemzetközi rangsoroló (FAI 1. és 2. kategóriájú) versenyeken való szereplésre és az ott elért eredményeiknek az éves magyar rangsorba illeszthetőségének biztosítása.

### A verseny rendezője

a szakbizottság, amely nyomon követi a nemzetközi PIRS rangsorban szereplő magyar versenyzők pontszámait. (Ez az alapja a NMK értékelésének, és ebből állapítja meg az aktuális rangsorpont értéket.)

### A verseny helye

A világ bármely országában rendezett FAI kategóriás versenyek (A versenyzőknek előzetesen nem kell tájékoztatni a szakbizottságot, hol milyen versenyen kívánnak elindulni, nekik csak érvényes MRSZ liszensszel kell rendelkezniük és az adott verseny kiírásának kell megfelelniük.)

### A verseny időpontja

folyamatos, az értékelésnél az év utolsó hazai versenyének utolsó napját kell figyelembe venni. (Ez 2005-ben október 23-a.)

### A versenyre nevezés feltételei

Nincs külön korlátozás, nevezési díj.

### Versenyszervezés

Az értékelés előtt előzetesen a PIRS rangsor aktuális helyzetéről az MRSZ negyedévenként információt ad (aktuális állás). Az NMK zsűrizését a szakbizottság által megbízott személy(ek) végzi(k) el.

### A várható feladatok.

A CIVL sportkódex meghatározása szerint.

### Az eredmények igazolása és dokumentálása

A versenyeken elért eredményeket a külföldi verseny rendezője a CIVL felé megküldi. Amennyiben a külföldi verseny nem kerül be a PIRS rangsorba, azért a versenyző semmiféle óvással nem élhet, a külföldi versenyek rangsorolásából származó tévedéseket nem a szakbizottság feladata korrigálni, az ebből származó hátrány a versenyző kockázata.

### Az értékelés módja

Adott időpontban a versenyzők a versenyeken való szereplésük alapján a teljesítményüket, az értékelt napokat és a versenyen résztvevők rangját tartalmazó „rangsorpontot” (PR) szereznek. Az NMK rangsorpontjának kiszámítása a következő:

$$PR=1000*PS*SN*SV$$

ahol: PS - a versenyző százalékos versenyteljesítménye (a nemzetközi rangsorban az adott magyar versenyző pontszáma osztva a legjobb magyar versenyző pontszámával); SN - szorzó az értékelt napok szerint 0,7; SV - szorzó a versenyzők rangja szerint (0,5 + 0,05\*a 2004-es rangsor első osztályú versenyzőiből ahányan a PIRS rangsorban szerepelnek).

### A verseny díjazása

Az NMK 1-3. helyezettjeit az éves díjkiosztón az MRSZ oklevéllel és kupával díjazza.

2004. február 13.

## A Magyar Repülőszövetség Siklórepülő Szakbizottsága pályázatot hirdet

### a siklóernyős és sárkányrepülő válogatott keretek vezetői posztjainak betöltésére

Pályázni a siklóernyős, siklóernyős accuracy landing, siklóernyős acro és sárkányrepülő válogatott keret vezetői posztokra lehet.

A pályázatokban rövid szakmai önéletrajzot, felkészítési és éves versenytervet kérünk leadni.

A felkészítési és versenytervben szerepeljen a válogatás rendszere, a tervezett válogató versenyek és edzőtáborok helye és ideje, valamint költségterv.

**A pályázatok benyújtási határideje: 2005. március 31.**

**MRSz Siklórepülő Szakbizottsága  
2005 február 15.**

### Tisztelt Siklórepülők,

várjuk azon versenyszervezők jelentkezését, akik a 2005-s évben sárkányrepülő illetve siklóernyős nemzeti bajnokságot kívánnak rendezni. Az előzetes kalkulációk alapján a verseny támogatása a következő: 5000 Ft versenyzőnként, illetve 10000 Ft a válogatottak esetében.

A pályázatokat 2005 március 15-ig kell a szakbizottsághoz eljuttatni. A pályázatokban kérjük feltüntetni a következőket: rendezők; várható nevezési díjak; szolgáltatások; költségterv.

2005 február 13.

**A 16-23. oldalon a Szakbizottság aktuális közleményei olvashatók.**

**A Szakbizottság tagjai és elérhetőségük:**

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

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

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

**KEREKES LÁSZLÓ**  
(laszlo.kerekes@hmt.hu)

**PERECZES ZSOLT**  
(perecz.zsolt@mpc.hu)

**Hivatalos siklórepülő honlap:  
www.siklorepules.hu**



## Az EGED KUPA 2005 ELŐZETES! versenykiírása

A verseny helye: Eger, Eged-hegy. Rendező: Eged Team  
A verseny: Eged Kupa, TERVEZETT! Magyar Nyílt Nemzeti Bajnokság,  
TERVEZETT! rangsoroló, FAI 2

A verseny tervezett non-profit támogatója a Sárkányrepülésért Alapítvány.  
A verseny eddigi tervezett támogatói a MRSZ, pg.c2.hu.

### Kategóriák, díjazás:

**Nyílt** (1-3. oklevél és kupa) - minden ami hasonlít egy gyalogos siklóernyőre  
**Klub** (max. DHV 1-2 és Afnor Standard (jóváhagyással))(1-3. oklevél és kupa)  
- külön kategória a lelkes de nem megszállott verseny pilótáknak, az új generációnak és a már lehiggadt veteránoknak

**Női** (1. oklevél és kupa) - ezt nem magyarázom el

**Időpont:** 2005. április 23. - 29. Tartalék nap április 30., május 1. A verseny mindenképpen ebben az időpontban lesz megtartva!

**Nevezés:** A verseny honlapján, <http://egedkupa.zsolna.hu/> a regisztrációs lap kitöltésével és elküldésével. A Kiírás véglegesítésétől.

**Nevezési határidő:** április 10., a határidő után térképet és pólót a készlet erejéig biztosítunk.

**Helyszíni regisztráció:** április 22.-én 18h - 21h -ig és 23.-án reggel 7h-tól 9h-ig, az egri reptéren.

**Első kötelező eligazítás:** április 23. reggel 9h 30-tól az egri reptéren

**Nevezési feltételek:** Érvényes MRSZ licence, 2005-ös MRSZ nyilvántartásban szereplő szárny, minimum Pilóta1 jogosítás, mentőernyő, magasságmérő, elfogadott GPS vevő.

**Nevezési díj:** április 10-ig kifizetve MRSZ pilótáknak: 17 ezer HUF. Április 10-ig kifizetve, válogatottaknak: 12 ezer HUF. Április 10-ig kifizetve: 22 ezer HUF  
Nevezési határidő után fizetve: 27 ezer HUF.

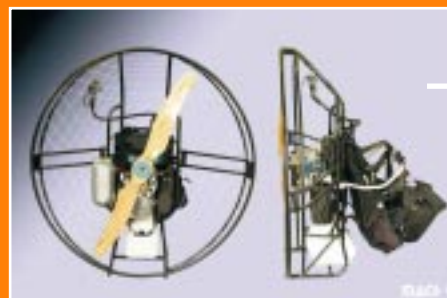
**A nevezés a következőket tartalmazza:** Napi egyszeri felszállítás, színes térkép, póló, értékelés, meteor, rendezés, díjak, visszaszállítás, starton orvosi ügyelet, a versenyzőknek kemping a reptéren és fürdési lehetőség a városban.

**Szállás:** Az egri reptéren sátorral, versenyzőknek a nevezési díjban, kísérők költségtérítés ellenében. Előzetes egyeztetés alapján kollégiumi szoba.

**Feladatok:** céltáv, hurok, háromszög, törtvonalú céltáv.

**Értékelés:** GAP 2002, a kategóriák a nyílt kategória kivonatai. Minden felmerülő kérdésben az Eged Kupa versenyszabályzata az irányadó.

**Információ:** <http://egedkupa.zsolna.hu/> vagy Lázár Gábor +36-30-4401330



**FLY-TRADE**  
Kereskedelmi és Szolgáltató Bt.

Új hátimotorok már 2000 eurótól!

- használt motorok forgalmazása
- szervizelés
- alkatrész-utánpótlás

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

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

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

- 26 LE/7200 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](mailto:vegherno@mailbox.hu)



**A**kora délutáni nap a tenger felszínére opálos hártát borít, úgy tűnik, ma a hullámok nem lesznek majd képesek ettől feltarajosodni. A sziklákról szinte leválnak az árnyékok, s miközben kisbuszunk felfelé kanyarog a monacói hegyi úton, a fák koronáinak mozgását és a házak füstjeinek dülöngélését lesem, megpróbálom megtalálni, vajon sikerül-e ma is átélni a csodát, lebegni a tenger felett pár zsinóron és néhány négyzetméter műszálas textílián.

Innen a buszból a kilátás remek, a végtelenbe tűnő tenger előtte a hegyekkel övezett Monte Carlo-i kikötő – számomra mindig ámulatba ejtő egysége a természet és az ember két szembeötlően különböző stílusú alkotásainak. Mindez azonban a nyomába sem ér annak a képnek, amit csak a siklóernyő kupolája alól lehet meglátni, meg-

fűszerezve a látványt azzal a tudattal, hogy mindezt saját tudásom és képességeim ajándékaként figyelhetem meg ebből a perspektívából.

A monacói környezet egyéb szempontokból is varázslat. Itt januárban is félmeztelenül hajtogathatom a siklóernyőm kupoláját, és a hangulat semmivel sem keverhető. A starthelyre vezető úton még sosem állítottak meg, hogy elzavarjanak a „természetvédelem” alatt álló területről, talán azért, mert itt a növény és állatvilág a Természet és nem a természetvédelmi hatóság oltalma alatt áll. Az úton tábla jelzi, mire ügyelj, és a starthelyhez vezető emelkedő végén ott az a két szó, ami mindennél egyszerűbb magyarázatát adja a dolgoknak: *Vol Libre*.

Szabad repülés. Végre a természet része lehetek, megengedi valaki, talán épp a monacói herceg, akinek a birtokán



GURIGA  
Fotók: D. NAGY ZSÓFI  
PAP-TAKÁCS LÁSZLÓ

mindenféle ellenszolgáltatás és felesleges kötöttségek nélkül repülhet, aki magáévá tette a gravitációtól és az emberi butaságtól való sajátos menekülés mítoszáét.

A majd 700 méteres hegy meredeken néz a tengerre, alatta a narancsfák között bűvő vityillók, lejjebb a sziklaperemre illesztett szállodák. A tengerig lejutva elérjük a szűk és zsúfolt utcácskák mögé szorított épületeket, amelyekről még felettük átrepülve sem tudni biztosan, nyaralók, lakóházak, vagy panziók-e valójában? Hihetetlen, hogy alig több mint ezer kilométerre a téltől, itt lágy napsütés, enyhe langyos szellő, és tavasz-érzés fogad. Eljöttem a télből, a színtelen szürkeségből, a hidegből és a barátságtalan veszekedésből, a kétpártiságból, és a katasztrófa-híreket hajszoló világból. És most egy fél nap autózás után a béke szigetének ormán csupán az a kérdés, hogy pontosan mikor húzom fel az ernyőmet, hogy túltegyek tegnapi önmagamon. Nem kell senkit sem legyőzni ahhoz, hogy embernek tartsanak, egyszerű a recept: felszállsz, akár a felhőig, körbejáratosd a szemed, s ha úgy adja, órákat vitorlázol, két könnyű fékkel féken tartva szárnyaidat. Végül a tengerparton landolsz, ahol

mosolyognak rád, megtapsolnak és örülnek annak, ha sikerült csatlakoznod ehhez a nagy családhoz.

Lassan a hegytetőre ér a busz. Innen még fertályóra a starthelyig; könnyű séta, beszélgetve a társakkal, akik természetesen maguk is mind siklóernyősök. Különböző magyar klubok pilótái, sokukról nem is tudom, hol tanultak. Az internetről lefolyó ömlenyből szerencsésen nekik is azt sikerült kiválasztaniuk maguknak, ami mellett magam is döntöttem. Túra Monacóba, egy hétre a Cap Martin-beli Golfe Bleu szállodába, egy hazai siklóernyős iskola szervezésében.

Eljöttem ide ebbe a sajnos nagyon távoli világba, de mégis azt kell mondanom, hogy jó ez a távolság, mert ezt a hosszú utat nem tette meg a Rosszakarat, az Irigység és a Gyűlölködés. Ide már csak a repülés iránti letisztult Imádat ért. És ezt megérezni az, ami miatt évek óta eljövök ide.

Kiteregetem a kupolámat, becsatolom a hevedereket, a felszállás előtt még egyszer mindent ellenőrzök. Az időjárás







helyzetről vezetőnk, TASI GABI pontos képet adott. Ott áll a starton, nem hagy magára senkit sem. A viccek, a gúnyolódás mögött, tudom, komoly felkészültség, odafigyelés és felelősségérzet húzódik. Magam is oktató vagyok, mégis jó érzéssel tölt el, újra együtt vagyunk, és itt újra sok újat, és hiteles dolgokat tanulhatok. Olyanok állnak mellettem a hegytetőn, akik szintén hasonló okok miatt választották az Airborne csapatát: tanulni és fejlődni jöttünk, mert a repülésben ezen a téren nem lehet megállás. A fékek a kézben, a zsinórzat, a kupola rendben, a csatok zárva, a légtér szabad. A felhúzott kupola mellől még odasandítok, Tasi Gabi rám is figyel, s ezt jó tudni.

Még egy lépés, megfordulok, rám kacsint a tenger, mint óriás tükör szikrázva hányja rám a Nap fényét. Monaco integet, balra lent a tengerparti

főveny, ahol negyed, fél, vagy akár több óra múlva majd puhán landolni fogok. A család többi tagja – százféle szín, százféle szárny, a leszálló fővenytől a felhők aljáig kerengő madarak, közelebb kerülve integetnek, a parton pedig egymással évődnek, mindenki repült, mindenki elégedett. Akinek ma nem jött össze, annak majd holnap sikerülni fog. Elsiklik mellettem KÉZI GABI, átsandít rám, majd felcsavar. Amott húzza a spirált Gradientjén MIHÁLYFI ZSOLT. Mindketten frissen vizsgáztak siklóernyős oktatóként, és máris száguldanak tovább a tudás és gyakorlat útján, idejükét, pénzüket és fáradságukat nem kímélve. Jó érzés látni, hogy ugyanazt értjük oktatói tapasztalaton – ha megrekedsz, elvesz a tudás. Most elzuhan mellettem Tasi, a FreeX tesztpilótája. Mindenki mástól megijednék, de a mozgását figyelve sikerült megfejtennem a titkot. Idegvégződés

sei ernyője zsinórjaiban folytatódna, így kupolája mozgása közvetlenül képződik le reflexeiben. Így nekem sem lesz nehéz, már csak az idegsebészt kell megtalálnom, aki ezt a műtétet elvégzi rajtam is. Azt hiszem, *Ezer Óra* a neve.

Mocorog a kupolám, nyugodtabb domboldal felé siklok. Alattam a mentoni vár, szálloda hegyek és hegyoldalnyi szállodák. Térzene szól valahol itt egészen alattam. A leszállóban már jó néhányan hajtogatják ernyőiket, a kisbuszokba pedig épp most pakolnak az újabb kör repülésre vállalkozó pilótái. Én még ellibegek itt Zsoltival és KÖVESSEL, a szél még megtart minket ezen a meredek lejtőn, közel a parthoz. Át-, átintegetünk egymásnak repülésünk élményének hatása alatt. Érdekes, hogy klubtársaim, és mégis szinte kizárólag külföldön repülünk együtt, a hazai mostoha repülés-ellenes viszonyok miatt. Mona-

cóig száműzött minket az ál-EU-s magyar légkör. Azután mintha összeszokott kötelék lennénk, egymást követve kiborítunk, és elegáns manőverekkel siklunk a tengerparti kavicsos-homokos leszálló fölé. A mai repülésünk véget ért, de az élmények áradata szavakban még késő estig folytatódik. Itt különban valahogy egyetért a magyar.

**R**eggel ismét a tengeren kelő nap ébreszt. A víz felszínére most is opálos hárttyát borít, s a hullámok talán ettől ma sem lesznek képesek feltarajosodni. Mire a sziklákról leválnak az árnyékok, már újra a kisbuszunkban ülve a fák koronáinak mozgását és a házak füstjeinek dülöngélését lesem, s újra megpróbálom eltalálni, sikerül-e ma is lebegni a tenger felett pár zsinóron és néhány négyzetméter műszálas textílián. ■

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

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

Ozone Rush, DHV 1/2 Teljesítmény, siklószám, trimmsebesség. Távreplőknek...

**OZONE**  
ÚJ DHV 1/2-esek az OZONE-NÁL  
**BUZZ & RUSH**

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



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

-siklóernyők  
-beülők  
-mentőernyők  
-kiegészítők



**Névjegy: TYUTYU**

# Csókolom, van itt sárkányrepülő?

**Meredeken tűz be a délutáni napfény a ház tágas ablakán. Istvánnal fekete-fehér és színes fényképeket nézegetünk. A sárkányrepülés történetének egy szelete van itt képekbe zárva. De én többet szeretnék tudni.**

*MIKE:* Hogyan kezdődött ez az évtizedek óta tartó repülés?

**TYUTYU:** Amerikaiak jöttek Magyarországra 1976-ban, és a Városligetben csináltak egy szabadidő-kiállítást. Mindent bemutattak, sélést, vitorlázást, lovaglást, de volt ott egy pavilon, ami a sárkányrepülésről szólt. Egyedül csak azt néztem meg. Kitettek egy videó kivetítőt, amin egy ember egy deltaszárnyú valamivel repült a hegyek között. Tudtam, hogy ez kell nekem. Ez az én sportom. Két hónappal később, a Magyar Ifjúságban olvastam egy cikket



FALUDI MIKLÓS

sárkányrepülő?” és egyszer az egyik házban azt mondták: „Sárkányrepülő? Az van. Még éjszaka is csörömpölnek a csöveikkel!” Ordódy Marci persze nem

magyar sárkányosokról, akik a Hármashatárhegyen repülnek. ORDÓDY MÁRTON nevét említették, aki a Városmajorban lakik. Egyéb információ híján, elindultam a Városmajorban a Moszkva tértől, és minden házban bementem a házmasterhez:

„Csókolom, lakik itt sárkányrepülő?” és egyszer az egyik házban azt mondták: „Sárkányrepülő? Az van. Még éjszaka is csörömpölnek a csöveikkel!” Ordódy Marci persze nem volt otthon, elmentek burkolatot varrni JAMESSZEL, de a felesége azt mondta, hogy a Hármashatár-hegyen bármelyik hétvégén megtalálom. Onnantól kezdve minden hétvégén kijártam, és megismerkedtem Jamesszel, LÁNCOS JANIVAL, CHARLIEVAL, HEGYIVEL meg a többiekkel. Persze fél évig csak a gépeiket cipelhettem. Van egy kedves emlékem is abból az





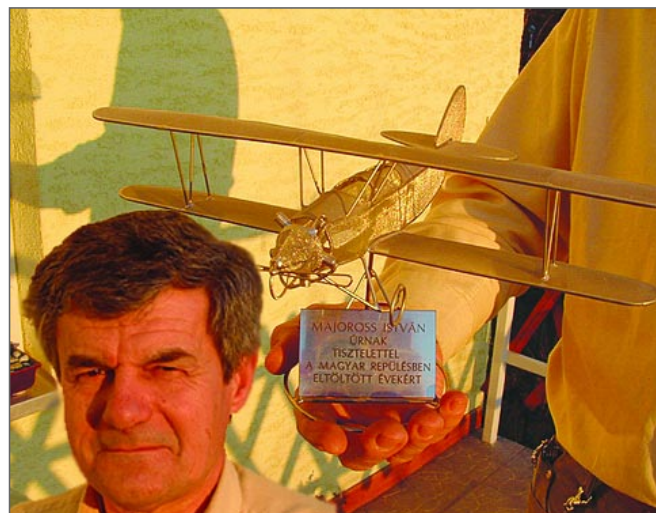
időből. Egy napló. Mert mondták, hogy repülési naplót kell vezetni. Ezt olyan komolyan vettem, hogy fogtam egy kockás füzetet (ami még ma is megvan) és elkezdtem írni, hogy mikor mentünk gyakorolni, és mit csináltunk. Aztán 77-ben már rendszeren megtanultam repülni, és onnantól minden évben részt vettem a nagyobb versenyeken. Ez a mai napig így van, és akár Guinness-rekord is lehet.

**Mike:** Azért ez nagy teljesítmény!

**Tyutyu:** Nekem az élmény fontosabb mint a teljesítmény. A világon a legjobb dolog, amikor versenyen összegyűlik egy olyan csapat, akik között én jól érzem magam. Az ország különböző részeiből eljönnek azok az emberek, akik szintén imádják a repülést. A termik, a levegő, és a repülés kábítószeresei. Egy versenynap után este koszosan, fáradtan visszaérkezünk és megy a sztorizás. Vagy ha vontatásból indulunk, pl. Dunaújvárosban, este illik a vontatópilótának egy sört venni, és megveregetni a vállát, vagy megölelgetni, mert én úgy szoktam. RIGÓ PALI bácsi mondta is, hogy „A Menyhárt Évit és a Tyutyut egy befőttesüvegben is fel tudnám húzni, mert annyira együtt tudunk dolgozni a levegőben!”

**Mike:** Mesélj még ilyen sztorikat!

**Tyutyu:** 1981-ben az egri versenyen megnyertem a távolsági és a magassági kupát is. Szintén egy egri versenyen történt a következő eset is, amin azóta is mindig jókat nevetünk. A Kékesről, Sombokortól repültem, és Jászárokszállás-Visznek mellett szálltam le. Kerestem egy tekerős telefont és visszaszól-



Név: **MAJOROS ISTVÁN (Tyutyu)**  
 Születési idő: **1945. október 7. (Mérleg)**  
 Státusz: **Szakosztályvezető, oktató (már nem oktat)**  
 Klub: **Malév Repülőklub**  
 Szárny: **Moyes XS-155**  
 Elérhetőség: **06-20- 9229-745**

tam, hogy: „Csókolom, leszálltam, a hely neve Jászárokszállás-Visznek.” Mire a válasz: „Téged visznek? Akkor nem küldünk autót!” Ó mondom, állj meg, nem visznek, akkor inkább csak Jászárokszállás. Ott leszek, nem visznek sehova. Hozzá tartozik még a történethez, hogy ez egy harminc kilométeres repülés volt, ami akkor nagyon jó eredménynek számított.

**Mike:** Rázós emlékek?

**Tyutyu:** Egyszer a Tátrában beszálltam egy üdülőtelepre, és becsapódtam a hinta meg a homokozó közé. Szerencsére nem tettem kárt semmiben. Akkor jöttem rá, hogy ha az ember rá van szorítva, olyan dolgokat is meg tud csinálni, amiről azt mondta volna előtte, hogy képtelenség. Egyszer berohadtam Galyatető mögé, és láttam az erdőben egy lukat. Rálebegtettem, és lehetett volna szakadék, kőfejtő vagy irtás, de egy gyönyörű, kék virágos rét volt. Ezekhez a helyzetekhez már nem elég csak a pilót-

tavizsga. Kell hozzá a rutin, a tapasztalat és persze óriási szerencse is. Ez az, amit egy hónap, vagy három hónap alatt nem lehet megtanulni. Kellenek időnként azok az apró vészhelyzetek, amelyek rákényszerítik az embert, hogy tovább fejlődjön. Még egy érdekesség: Óbudán egyszer úgy szálltam fára, hogy az 1200 kg-os karabiner egy centire kinyílt. Két porckorongom meg is sérült akkor. Szóval ezért 1200 kg-os egy karabiner, mert ki lehet nyitni. Vagy akár eltörni, ha nagyon rideg.

**Mike:** Utolsó gondolatok?

**Tyutyu:** Édesapám repülőtiszt volt a II. világháborúban. Születésem előtt halt meg: 1945. március 14-én lőtték le a gépét. Ezt elmeséltem HEMI LACINAK, akinek az édesapja szintén repülőtiszt volt. Elővettem édesapám tablóját, és

Laci megmutatta rajta az ő édesapját. Akkor megöleltük egymást. Apáink vadászpilóták voltak, mi már „csak” sárkányrepülők, de én erre is nagyon büszke vagyok. Büszkén vallom azt is, hogy a Malév Repülőklubot, négy év kihagyással, 1979 óta vezetem. Csapatvezetőként utazhattam a komplett magyar csapattal Amerikába, a sárkányrepülés bölcsőjébe, Owens Walley-ba. Csapatban 18. helyet értünk el. A szponzorokon és támogatókon kívül, a helyszínen segített bennünket ZSÓTÉR ADRÁS bácsi, de ott volt BERTÓK ATTILA, SZAKÓCA, TAKÁCSI GÉZA, CSIGA SANYI, TUSCHER PETI (Fiatal), VITKOVSKY meg persze én is. Arra vagyok a legbüszkébb, hogy ilyen pilótákkal, és ilyen emberekkel repülhettem együtt hosszú-hosszú éveken keresztül. ■



A VÁLASZTÁS MINDIG A TIÉD....  
TALÁLD MEG A HELYES IRÁNYTI



FANTASZTIKUS ÁRAKKAL  
VÁRUNK ÜZLETEINKBEN!

**GARMIN.**  
www.garmin.hu

**APCO Aviation Ltd.**



Szén-szál/kevlár sisakok



106,120,160,200kg



Thrust: 4 méretben 65-198kg



Apco: 23 éve a piacon

**Motoros siklóernyős világbajnokság 2004: 1 - 2.hely; 2003, 2002: 2.hely**



**THRUST**  
4 méret 65-185kg  
1300 Eur-tól



**AirXtreme**  
2 méret 280-450kg  
2000 EUR-tól



**Hybrid**  
2 méret 280-440kg  
1900 Eur-tól



**Power**  
4 méret 180-400kg  
1700 Eur-tól

#### THRUST

**Startolás** – makulátlan- mindegy, hogy van vagy nincs, vagy oldalas esetleg enyhén hátras  
**Nagyszerű kezelhetőség** – a Thrust beállítja magát a fejed fölé erőkődés nélkül, és még a gyenge szélben is egészen addig ott várakozik csakódásod legkisebb jele nélkül, amíg a pilóta készen áll a start gyorsításához.  
**A levegőben az ernyő sebessége kiegyenlítődik, és a Thrust készségesen reagál a motor töltésére.**  
**Kezelhetőség** – közvetlen, precíz és megerősítés nélkül  
**Repülése** – bámulatra méltó  
**Biztonsága** – kifogástalan  
**Leszállás** – Pite (kellemesen egyszerű dolog)  
**Hevederek** – gyorsítóval és hátsó trimmel (háttámasz változat), sajátossága, hogy két különböző motor felfogatást ponttal lehetővé teszi, hogy a legtöbb kerethez illeszkedve különös biztonsággal használhasd, a nagy sebesség tartomány az Apco fejlesztésű exkluzív HIT szelepeknek köszönhető (jóval 50km/h felett)

Méret:	S	M	L	XL
Csillagszám:	42	44	46	48
Felület: 2	7,3/23,4	29,3/25,2	31,3/26,9	33,3/28,6
Oldalviszony:	4,91/3,71	5,16/3,85	5,31/4,02	5,47/4,15
Feszítő:	11,58/9,32	12,3/9,85	12,9/10,4	13,5/10,9
Terhelhető*:	65-85	80-100	95-120	100-140
Terhelhető**:	70-115	85-135	100-155	110-180
Terhelhető***:		147	172	198
Sebesség adatok:	21/37/45	max. seb. motorral:	50 km/h	
Min.merülő seb.:	1.1m/s	siklószám:	7.9- 8.2	
Kategória:	AFNOR Standard			

\* : Gyalogernyős hevederrel

\*\* : Háti motoros hevederrel

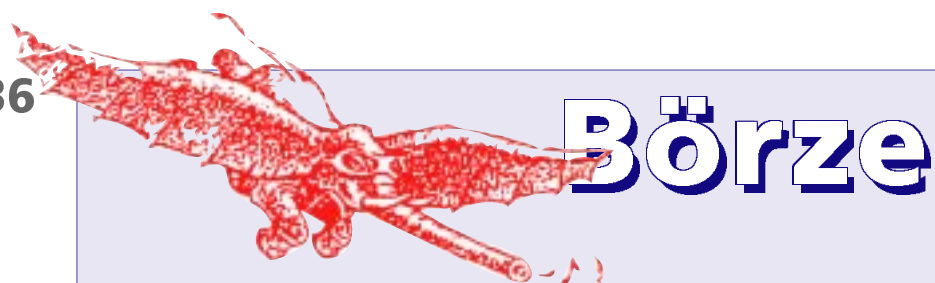
\*\*\*: A terhelési teszten megfelelt eddig az értékig

**! jó minőség, jó teljesítmény, jó ár !**

<http://sikloernyo.info>

**06-20/555-6072**





## Új hirdetési tarifáink

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

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

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

**MAGYAR BERTALAN (beric)**

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

- Ingatlankínálat keresőrendszerrel:  
www.nivoingatlan.hu Nívó Ingatlanforgalmi Szakértői Iroda 06-70-3-800-323 8200 Veszprém Dózsa György út 25. www.nivoingatlan.hu Balaton, Veszprém, Bakony 5/1

- Motoros sárkányrepülő eladó! Megkímélt állapotban. Tel.: (20) 942-6691

- Apollo C15D szárny krómacél sodronyzattal, féléves, még nem repült, kis szépséghibával eladó. Ára: 557 ezer Ft. Tel.: (30) 9862-648

- Motoros sárkány Apollo racing Tandem Trike-al, Rotax 503 1 V motorral, egy évet repült szárnyal nagyon jó állapotban eladó. Irányár: 750 ezer Ft. Telefon: 06-63-315633; 06-30-9127221.

- Aeros Combat2 14-es eladó. Németországból behozott, gyakorlatilag 1 szezon repült összesen. Szívesen adok több információt is: (20) 3835-887



## MOTOROS SÁRKÁNYREPÜLŐ ELADÓ!

Jet Star trike, Rotax 582  
motor, C15N szárny  
Teljes műszerezettséggel  
25 üzemórával  
Tel.: (20) 9146-233 2/1



## Apollo Racer GT kétüléses

**motoros sárkány eladó!**  
**Nagyjavított, új vitorlával!**  
**Motor: Rotax 503/2V**  
**(alapműszerekkel)**  
**Szárny: C4M, 15 m²**  
**Írányár: 600 ezer Ft.**  
**Tel.: (20) 9929-166**



**Motoros  
sárkányhoz  
keresek  
jó állapotú  
szárnyat az alábbi  
típusok valame-  
lyikéből: CXMD-  
19 nm  
C17, vagy C19.  
Három, vagy öt  
tollú (nem fa) job-  
bos légsavart is  
vásárolnék!**

**Borbély Nándor**  
**Tel.: 20/363 0319,**  
**vagy 72/371 119**



## Használt felszerelések az Enairgy-től!

**www. enairgy.hu**  
**(20) 9458-658**

### ERNYŐ

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

### BEÜLŐ

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

### MENTŐERNYŐ

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

### SISAK

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

### VARIO, GPS

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

### OVERALL

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

### BAKANCS

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

Az új **Mustang**

**Airwave**

Az igazi **DHV2**

távrepülő ernyő  
akár középhaladóknak is!

Sebesség: **55/37/23**

Süllyedés: **1,1 m/s**

Siklás: **8,7-9,0 (9,1)**



# Castelluccio

**Április 3-10.: Távrepülő tábor**

**7 nap, 7 éjszaka; római városnézésel**

**Szállás: hotel, reggelivel**

**Részvételi díj: 190 Euro**

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

**További információk a honlapon!**

e-mail: [enairgyclub@freemail.hu](mailto:enairgyclub@freemail.hu)

tel.: (20)9458-658

web: [www.enairgy.hu](http://www.enairgy.hu)



**APOLLO**  
UL AIRCRAFT „HALLEY”  
E-mail: [apollo@mail.datanet.hu](mailto:apollo@mail.datanet.hu) Internet: [www.halley.hu](http://www.halley.hu)