

madártoll

106. szám

2001. október





A hazai szabad repülők lapja

Postacím:

Amatőr Siklórepülő Egyesület
1046 Budapest, Székpatak u. 21.

Szerkesztő: Kerekes László

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: siklorepa@aeroclub.hu

Tipográfia: Magyar Bertalan

Tel.: (30) 9642-652

E-mail.: beric@index.hu

Nyomda: Press + Print Kft.

Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.

Vezető: Tóth Imre

Hirdetésfelvétel: Pinczés-Balog Attila

Tel.: (20) 9648-335

(1) 2490-007

E-mail: xatesz@freemail.hu

Tervezett megjelentetés havonta, lap-

zárta 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 900 Ft, félévre 1600 Ft, egy évre 3000 Ft.

A borítón:

Termik

Fotó: Szegedi Miklós

Nem vehetik el...

Még épp csak megszoktam, hogy szárnyaim vannak, épp hogy érzem a levegő lágy rezduléseit, mindazokat a változásokat, amiket azelőtt figyeltem sem méltattam. Épp hogy rájöttem az izére, milyen is a harmadik dimenzió, ahonnan olyan kicsik az ember alkotta monumentális objektumok is, ahonnan nézve a táj mozgó térkép, makettvilág. Alig éreztem még a tudómba tóduló friss levegőt, a meleg buborékok lökdöséseit, és most kezdem csak látni, hogy a felszínről végtelennek tetsző horizont mögött is mindig megbújik egy-egy újabb település, utak, erdők, ligetek.

És akkor egyszer csak szárnyatlan sötét elmék vesznek körül, azt hazudva, hogy ártalmukra vagyok; gnómok, akik hatalmat hisznek maguk mögött, funkciókat és hatásköröket. Azt regélik, hogy miattam hálnak el a természet részei, hogy kártékonyabb vagyok, mint a tornádó, hogy nem repülhetek se itt se máshol, mert Ők nem engedik.

Ma éjjel azonban álmodtam. Láttam a háború isteneit, a pusztulás démonait és a rettegés torz angyalait. Egész éjjel űztek, hajtottak, el akartak taposni. Ám hirtelen ráébredtem, hogy szárnyaim vannak, amelyek kiemelnek a félelem és a buta hatalomvágy karmaiból, és amíg ők a földről felfelé bámulnak döbbenetben, én ismét csak szálltam ég és föld között, mert birtokában voltam mindannak, amiért érdemes volt ezen a pusztulásra ítélt golyóbison élnem. Megtanultam repülni, és ezzel megtanultam legyőzni az ostoba emberi korlátokat, kikérülni az uralkodni vágyók karmait.

És amikor ebből az álmomból felébredek majd, ismét sütni fog a nap, pumpálni fognak a termikek és pattogni a barátságos cumulusok. Újra felemelkedek, mert a felemelkedés az egyetlen emberhez méltó fogalom, a valóságban és átvitt értelemben egyaránt.

Azt mondta a nagymamám: „Jól jegyezd meg, hogy amit megtanultál azt senki sem veheti el tőled.”

Márpedig ha valóban megtanultam repülni, akkor a felemelkedést sem...

Guriga

Sokkolt sasok

Gondolatok egy nem képzelt riport nyomán

A rádióban a minap furcsa kérdést tettek fel: Tájékvédelmi szempontból kifogásolható-e a természetvédelmi terület felett vagy előtt megjelenő színes siklóernyő látványa?

Hogy miért furcsa a kérdés? Csak ismételnem tudom, amit az egyik válaszadó – nem pilóta – mondott: nem értette a kérdést, azt hitte, rosszul hallja, hogy a harmadik évezred, a technika évezrede hajnalán egyáltalán kérdés lehet ez. Volt, aki úgy reagált, a természeti környezetet meg kell őrizni, repüljenek a madarak, nőjön a fű, ne repüljön a siklóernyő. Adódik ebből a kérdés: ott már fű se nő, ahol siklóernyőznek?

Többen voltak, szerencsére, azok, akik tisztelik, sőt csodálják a repülő embert, és örülnek, ha egy színes ernyő feltűnik a táj felett, hiszen „házak között mégsem ugrálhatnak”. Történetek utalások a tőlünk nyugatabbra űzött gyakorlatra, ahol – bár környezetvédelem terén sem csak orrhosszal vezetnek előttünk – kultúrája van ennek a sportnak, leszálló területet építenek a siklóernyősöknek, a turisták pedig gyönyörködve nézik a hegyek közt forgolódnó színpompákat.

Sokkolt sasok.

A legjobban A Környezetvédő nyilatkozata lepelt meg, aki így szólott: „A fokozottan védett, nagytestű ragadozó madarakat sokkolja a siklóernyő, mert óriási nagy madárnak tekintik.” Ez a mondat viszont engem sokkolt. Emlékeztem arra a két réti sásra, akiket családtagnak tekintettünk a budaörsi reptéren, pedig ott zajos motoros repülőgépek rótták a köröket napestig. Felszállásra vártam a végrehajtón, bömböltettem a motort, hogy elérje az üzemi hőfokot, sas barátom pedig a

szárnyvégtől alig pár méterre, peckesen séta a fűben, fél szemmel engem figyelt, fél szemmel az ürgelyukakat vizslatta. Több-ször előfordult, hogy az iskolakörön is találkoztam vele, elsiklott fölöttem rezzenéstelen, kitárt szárnyaival, csak a fejét fordította felém, lenézett, de szó szerint. Kevés olyan vitorlázórepülőt ismerek, aki el ne mondhatná magáról, hogy együtt termikelt egy sassal. Gyakran épp a ragadozó madarak mutatják meg, hol az emelés, és cseppet sem bánják, ha csatlakozik hozzájuk egy vitorlázógép. Pedig annak inkább van madár formája, mint egy siklóernyőnek vagy sárkánynak.

Nem vagyok se biológus, se ornitológus, csak logikus. Próbálok lenni. Mert miért sokkolná a nagy ragadozó madarakat egy csendes sikló ernyő. Hiszen ők állanak a fajtájuk táplálékláncának csúcán, milyen törvényszerűség írhatná bele a génjeikbe, hogy van kitől félniük? Ahányszor ilyen nagy madárral találkoztam, úgy láttam, méltóságteljes türelemmel veszi tudomásul, hogy használom az ő közegét, és szeme sem rebbsen miattam. Csak annyira tért ki előlem egy apró szárnymozdulattal, hogy össze ne ütközzünk. Ezek az okos madarak annyival különbek nálunk, hogy még kompromisszumra is képesek. Amire a környezetvédők elég kevéssé.

Megragadt a fejemben a repülőszövetség siklóernyős és sárkányrepülő főpilóta-helyettesének hasonlata: ha az egyetlen vasúti átjáróban mindig piros a lámpa, az emberek gyorsan hozzászoknak, hogy átjárkáljanak a tiloson. Az elmúlt 20-25 évben 40-45 sárkányos starthely működött, ezek ma is jók lennének a siklóernyősök számára, de idegölő harcok után ma összesen



Vác Polgármesteri Hivatal
Környezet- és Természetvédelmi Iroda

2600 Vác, Március 15. tér 11.
Tel: 27/513 463, 27/513 431 Fax: 27/513-114

Szám: 156/2/2001.
Tárgy: Tájékoztató

Magyar Repülő Szövetség
Siklóernyős Szakbizottság
Elnök részére

Melléklet:
1 db tulajdoni lap
másolata

1550 Budapest
PF. 59.

Tisztelt Elnök Úr!

Trudánk Önhez fordul segítségért, egy, egyre inkább kezelhetetlenebb és, kellenetlenebb ügyben.

A Vác melletti Naszály hegy, Gyulai rét és környékük, helyi védettségű természetvédelmi területek, melyet a Vác Város Önkormányzata 25/1993. (VII. 12.) számon rendeletben fogadott el.

Előző a területhez tartozik a Naszály hegy Kőporosnak nevezett része is (hrsz: 0167/1), melyet a mellékelt tulajdoni lap másolatával igazolok. A fent említett területen a 13/2001. (V.9.) KÖM rendeletben meghatározott védett állat- és növényfajok is honosak.

Az elmúlt időszakban ezt a hegyet siklóernyőzésre vetik igénybe, melyet az említett védett állat- és növényvilág alaposan megsejnyített. Ezen esetek megtörténte után táblákkal jeleztük, hogy a fent említett területen „Siklóernyözni tilos!”. Több egyesületet tájékoztattunk már íráshoz erről a tilalomról.

Sok egyesület tiszteltben tartotta a kérésünket, melyet ezúton is köszönünk nekik. Sajnos vannak olyan tagok, akik semmiért veszik a tilalmat, és a figyelmeztető kollégáinkkal szemben fenyegető magatartással lépnek fel. Ez az eset történt meg 2001.

szeptember 22 én, amikor 6 fő fölött fenn a hegyen. Kitartuk volt Perczes Zsolt (Amatőr Siklóernyős Klub vezetője) és Dettai Árpád (X Country Siklóernyős Klub).

Eddig csak figyelmeztettük a siklóernyősöket, de ettől a spurtólól és embertől türethetetlen magatartást tanúsító esetről fogva szabálysértési feljelentést indítunk az egyesület és a tetten ért tagok ellen is. A szabálysértésekről szóló 1999. évi LXIX. tv. 147.§. (1) bekezdés b) pontja szerint, aki természetvédelmi területen a természetvédelmi célokkal össze nem egyeztethető tevékenységet folytat szabálysértést követ el.

Az ehől adódó problémákat és az igen kellemetlen incidenseket szeretnénk a továbbiakban elkerülni.

A fenti tilalomról szeretnénk újabb tájékoztatni az érintett egyesuleteteket. Kérnénk Önt, hogy a tájékoztatásunkat lehetősége szerint juttassa el a siklóernyőzéssel foglalkozó egyesuletetek vezetőjéhez. Kérnénk továbbá a siklóernyőzéssel foglalkozó egyesuletetek adatait, hogy a további esetekben ne kelljen Önt zavarnunk.

Segítségét előre is köszönjük!

Vác, 2001. szeptember 25.



csak nyolcat engedélyeztek. Vajon miért? A természetről van itt szó. Természetes vágya az embernek a repülés? Igen. Akkor csak egy marad: reptül, mert reptülni kell. Ezért akár át is mászik a vasúti síneken, akkor is, ha piros a lámpa. Talán okosabb lenne időnként zöldre váltani. A zöld szép szín.

A siklóernyős tehát felveszi a zsákját, felgyalogol, mondjuk, a Pilisbe az úton, ahol a turisták, és útközben nem dob el papírzsebkendőt, nejlonzacskót, nem rak tüzet, nem szed le védett virágokat, nem hagy maga után sörösdobozokat, csikkeket, autógumit, sőt: lefelé jövet már a talpa sem koptatja az ösvényt. Viszont szomorúan látja a hatalmas sebeket a hegy oldalán,

a bányák éhes állkapcsainak nyomát, a kilométeres betonbázist a hegytetőn, amit a katonák hagytak hátra, mert ezt mind szabad. De hogy ő letaposson pár négyzetméter fűvet, azt nem szabad. Látja, hogy a nemzeti parkban hatalmas fák dőlnek ki, füstöt okádó erőgépek vonszolják a törzseket, letaposnak útközben mindent, és arra gondol: a starhely kis négyzetében holnap már feláll újra a fű, de mikor áll helyre az „öko” a lánctalpak nyomán?

Aztán felszáll, szabálytalanul, de boldogan, hangtalanul siklik és közben rossz a lelkiismerete. Arra gondol, hogy ő nem elég környezetbarát. Nem illik a tájba.

Daka Olga



Orvosi: Egy válaszlevél és az elemzése

Országos Sportegészségügyi Intézet
Gazdasági Igazgató
1123 Budapest, Alkotás u. 48. - Levélcím: Budapest 114. Pf.:39
Telefon: 4886-156 - Telefax: 4886-105

Ikt. szám: 50/724-31/2001. G. Ig.
Dátum: Budapest, 2001.09.10.
Tárgy: Repülőorvosi vizsgálat díja.

Komlós Vilmos
Budapest
Daru u. 1.
1023

Tisztelt Uram!

A 2001. augusztus 14.-én kelt levelére válaszolva az alábbiakról tájékoztatom: A tárgyi témára vonatkozóan tájékoztatjuk, hogy a repülőorvosi vizsgálat hatósági bizonyítványának díját minden egyéb körülménytől eltekintve, minden alkalommal be kell fizetni.

A repülőorvosi vizsgálat, amelyet amatőr sportolóként igényel fizetőköteles tevékenység, amelyet a társadalombiztosítás nem finanszíroz. Az Egészségbiztosítási pénztár a betegségek, ellátását fizeti meg, az egészséges emberek állapotvizsgálatát nem.

A kérdés rendezése most van napirenden, ezért a jogszabály hatálybalépéséig az Önnek végzendő vizsgálatokért térítési díjat nem kérünk.

Kérem a fentiek tudomásulvételét.

Tisztelettel:

(pecsét)

(aláírás)
Illyevölgyi Péter
főigazgató-helyettes

Ez a levél számomra elfogadhatatlan, kérem az elemzésemet is olvassa el, aki e nekem szóló levelet idáig elolvasta.

Az Országos Sportegészségügyi Intézet Gazdasági Igazgatója által küldött válaszlevél elemzése, sajátos szempontokból:

„A tárgyi témára vonatkozóan tájékoztatjuk, hogy a repülőorvosi vizsgálat hatósági bizonyítványának díját minden egyéb körülménytől eltekintve, minden alkalommal be kell fizetni.”

Ezt az államigazgatási eljárásról szóló törvény rendezi:

XXI. A hatósági bizonyítvány kiállítása iránti eljárás illetéke

1. A hatósági bizonyítvány kiállítása 1500 forint illeték alá esik. Ha egy beadványban több hatósági bizonyítványt kérnek, az első példány után 1500 forint, minden további, az első példánnyal azonos tartalmú hatósági bizonyítvány után 300 forint illetéket kell fizetni.

3. Az anyakönyvi kivonat kiállítása iránti eljárás illetéke – kivonatonként – 1500 forint.

Ha az anyakönyvi kivonat nyomdai formája igényesebb, mérete kétszer akkora az orvosi betétlapnál, akkor milyen költségdöbbletet tud felmutatni a Légügy?

67. § (1) Egyes államigazgatási eljárásokért, illetőleg egyes intézmények igazgatási jellegű szolgáltatásának igénybevételéért, továbbá egyes bírósági eljárási cselekményekért (szolgáltatásokért) díjat kell fizetni.

(3) A fizetendő díj mértéke nem haladhatja meg az adott eljárással (szolgáltatással) felmerülő költségeket. Változó költségigényű eljárások (szolgáltatások) esetében a díj összegét átalány jelleggel kell meghatározni. A díjköteles eljárásért (szolgáltatásért) megállapított díjon felül az ügyfél terhére illeték vagy egyéb költség – kivéve a díjat külön jogszabály alapján terhelő adót – nem számítható fel.

Remélem, ezt nem kell még külön magyarázani.

„A repülőorvosi vizsgálat, amelyet amatőr sportolóként igényel fizetőköteles tevékenység, amelyet a társadalombiztosítás nem finanszíroz.”

Nekem feltétlenül kellene valaki aki megméri a vérnyomásomat ha lehet e levél írójának költségén, hiszen az életem kockáztatásával olvastam e sorokat, hisz a következő idézet teljesen egyértelmű. Itt sem rendelet, sem végrehajtási utasítás nem befolyásolhat egy magasabb rendű jogszabályt, még akkor sem, ha két miniszter állítja az ellenkezőjét!

2000. évi CXLV. Törvény a sportról
2. §

(4) Az országos sportegészségügyi hálózat működtetése állami feladat, amelynek költségeire a fedezetet a központi állami, valamint társadalombiztosítási költségvetésben kell biztosítani.

Persze bele lehet magyarázni, hogy a működtetés állami feladat, de aki igénybe veszi annak fizetnie kell a vizsgálatokat, de akkor, ha ez bevétel tevékenység, akkor milyen fedezetet kell a központi költségvetésnek biztosítani?

„Az Egészségbiztosítási pénztár a betegségek, ellátását fizeti meg, az egészséges emberek állapotvizsgálatát nem.”

53 éves vagyok, kb. 30 éve azt hallom, minden felelős egészségügyi vezetőtől, hogy a megelőzés (egészségügyi szűrés) sokkal olcsóbb, mint a betegek ápolása, gyógyítása. Az egészséges sportolók 2 évenkénti szűrése elősegíti az egészségben tartást, ezáltal csökken a Költségvetés terhe. Amit én kötelezően fizetek: 36 hónap alatt, 648 ezer forint. A költségvetésnek

érdeke, hogy egészséges sportolóként vizsgáljon, kezeljen, tanácsot adjon, ha káros elváltozásra utaló jelek mutatkoznak, mert erre a bevételre nem tud szert tenni, ha nem derül ki idejében a keresőkép telenségem közeledése!

Minden médiában e felháborító mondat ellenkezőjét hallani, hisz a szűrés megelőzheti a betegségeket, a sportorvosi vizsgálatunk mi, ha nem szűrés?

Törvény tiltja a negatív diszkriminációt! A sportrepülőkön kívül milyen sportolók fizetnek a vizsgálatért és milyen sportolók nem? Erre a kérdésre csak fülbesúgott válasz van: a céllövészek, meg a ... -szóval mi hárman? - Igen. És a többi sportolóhoz képest mi miért kell, hogy fizessünk? Mert nem állunk a sarkunkra és nem olvassuk a hivatalnokok fejére a törvényt, mert nem a törvények csavarásával foglalkozunk, hanem a repülés életben tartásával!

„A kérdés rendezése most van napirenden, ezért a jogszabály hatálybalépéséig az Önnek végzendő vizsgálatokért térítési díjat nem kérünk.”

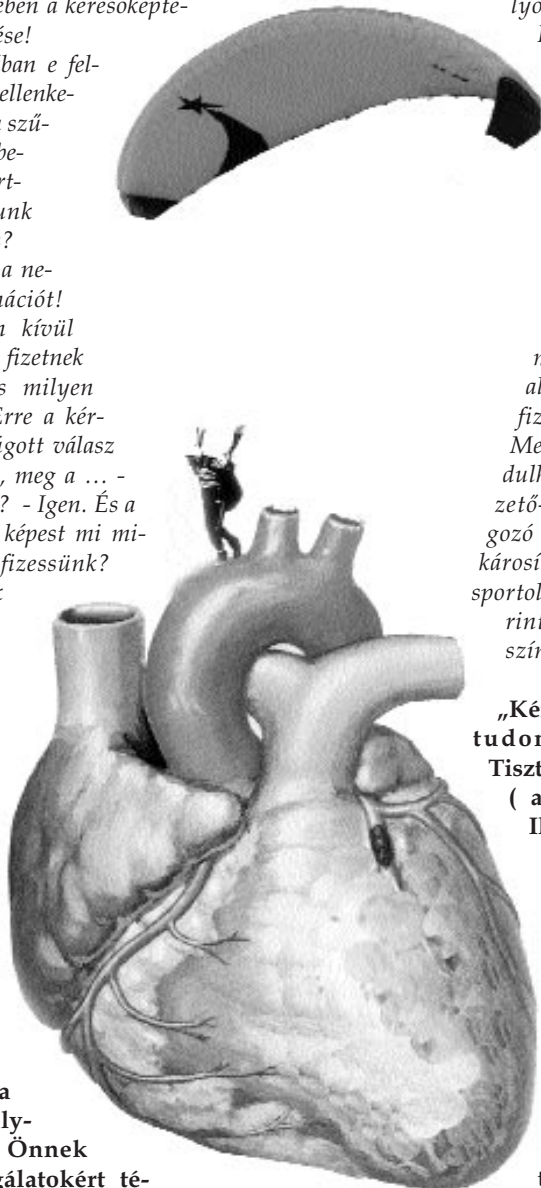
Ha engem ingyen, akkor a többit miért nem ingyen? És aki befizette, mikor kaphatja vissza a „jogtalan hasznoszerzés” jogi formula hatálya alá eső nem szabályozott bevételt?

Ha különbséget lehet tenni, a jog teljes mellőzésén felháborodott sportoló és a sarcot befizető sportoló között, akkor kérdezem, lehet akár személyes elbírálás alá venni, hogy ki fizessen és ki nem? Mert akkor előfordulhat, hogy egy vezető-beosztású dolgozó vagy az államot károsítja meg, vagy a sportolót, tetszése szerint, vallás szerint, szín szerint ...

„Kérem a fentiek tudomásulvételét. Tisztelettel: (pecsét) (a l á í r á s) Illyevölgyi Péter főigazgató-helyettes”

Szívesen elolvasnám a választ (válaszát) mindazoknak, akik nem félnek (az orvosi-tól).

Komlós Vilmos



A szakmai továbbképzések során született döntések

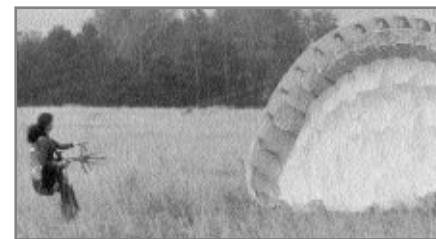
... a siklóernyős oktatói jogosítások érvényesítéséről:

A siklóernyős szakbizottság elfogadta azt a javaslatot, miszerint a siklóernyősök érvényes oktatói jogosításait a továbbiakban teljesítményeikkel hosszabbíthatják meg. Ennek értelmében, akinek még nem járt le az oktatói jogosítása az meghosszabbíthatja a jogosítás érvényességét vagy egy két évnél nem régebben repült három órás időtartam, vagy egy 30 kilométeres távrepülés igazolásával. A jogosítás a repült teljesítmény időpontjától számított két évig érvényes.

Kérem az egyesületek vezető pilótáit, hogy a lejárat oktatóik érvényesítéséhez a lejárat időpontja előtt adják meg a szükséges igazolásokat, különben az érvényét veszített jogosításokat csak vizsgáztatás útján lehet majd ismételtlen megszerezni.

Az új, vagy lejárt jogosítású oktatójelöltek ebben a hónapban még a korábban közzétett költségtérítés mellett jelentkezhetnek vizsgára (10.000 Ft) a szakmai továbbképzések időpontjában és helyszínén (október 13-14 Szombat-hely, október 21-22 Békéscsaba, október 27-28 Pécs-Pogány).

Előreláthatóan jövő év októberéig újabb továbbképzést nem szervezünk.



... a 2002 évi nyilvántartási díjakról:

A siklórepülő légi járművek 2002 évi nyilvántartásba vételét az alábbiak szerint tervezzük:

A 2002-re érvényes biztosítások megkötéséhez és a törvény által előírt nyilvántartásba vételhez (amennyiben a jelenlegi követelmények nem módosulnak) légi járművenként 3000 Ft-ot kell nyilvántartási díjként fizetni.

Ennek fejében szeretnénk a rendelkezéseknek megfelelő, egész évre szóló biztosítást kötni, valamint a nyilvántartási szolgáltatást a légi járműveket üzemeltetők felé elvégezni.

Ehhez kérjük a szakosztályok műszaki vezetőit, hogy azok számára, akik 2002. január 1-től már repülni szándékoznak, a légi járműre vonatkozó nyilvántartási díjat előtte szedjék be és a szokásos adatokkal együtt juttassák el a siklórepülő ügyintézőhöz (Tóth Zsuzsanna 30/9037804).

Az akkreditált iskolákban képzett növendékek kivételével valamennyi siklóernyős és sárkányrepülő kell, hogy rendelkezzen érvényes MRSz licensszel, mert ez igazolja az adott évre jogosításai szervezeti érvényességét.

A licensz díja 2000 Ft (amelyből 1000 Ft-ot továbbra is a szakbizottság döntése alapján felhasználható starthelyalapba gyűjtünk). Azok számára, akik egyéb repülő szakágból kiváltott licensszel rendelkeznek, a licensz szakági érvényesítése (ami igazolja a licensz háttára ragasztott matricával a starthely alaphoz való hozzájárulást) 1000 Ft.

Kerekes László
MRSz főpilóta helyettes



Az oktatás az ismeretek közvetítésével történő nevelés. Az oktatás tartalma (ismeretek) mellett a nevelési céloknak is teljesülnie kell, különben kontármunkát végzünk.

A képzés a nevelés irányultsága. A képzés során tisztában kell lennünk az elsajátítandó tudáshoz vezető út lépcsőfokaival. A képzés szintjei: ismeret, jártasság, készség, teljesítményképes tudás. A megtanult ismeretek nélküli gyakoroltatás neve idomítás. Ezzel is el lehet érni bizonyos jártasságot, de a készségek kialakításához az alapokat a megszerzett ismeretek adják.

Nevelési feladatok:

1. Tudományos nevelés (a valóság megjelenítése)

2. Politechnikai nevelés (az üzemben tartáshoz szükséges technikai feladatok elvégzése)

3. Erkölcsi nevelés (a repülés illemkódexe)

4. Esztétikai nevelés (a megjelenítés kinézete nem mindegy)

5. Testi nevelés (fizikai felkészítés a gyakorlati oktatáshoz, vagy az oktatás során)

Mindezek együttes hatása biztosítja a képzés teljességét is

„Napjainkban a feladat minden ember művelése lehetőségei határáig. Újjáteremteti a technika és a természettudományok, továbbá a természettudományok és a művészetek egységét az emberrel való foglalkozás közben: ez jelenti a XX. században a humanizmus igazi fogalmának megtalálását.” (Roger Gal.)

Az oktatás, képzés hatékonysága

A személy pszichikai tulajdonságai-

nak megismerésével, a pszichikus folyamatok ismeretében lehet egyénre szabott oktatási, képzési módszereket alkalmazni.

A pszichikai tulajdonságok a személyiség, karakter, adottságok, képességek, alkati tulajdonságok, érdeklődés, temperamentum és motiváció.

A pszichikus folyamatok a megismerési folyamatok (érzékelés, észlelés, emlékezés, képzelet, gondolkodás) az érzelmi folyamatok (meggyőződés, megelégedettség, büszkeség, ujjongás, elbizakodottság, bizonytalanság, élmény) és az akarati folyamatok (határozottság, megfontoltság, önuralom, erély, kitartás, bátorság, merészség)

A hatékony oktatáshoz hatékony eszközök is tartoznak. A korszerű oktatástechnikai eszközök alkalmazásakor azonban azokat a tartalomhoz, az oktatás céljaihoz, és az oktatottak személyiségéhez illesztve kell alkalmazni.

„Amit hallottam azt elfelejtem, amit láttam arra emlékszem, amit csináltam azt tudom” (Konfuciusz)

„Az oktatás eszközeit, bármilyen ravaszul és fondorlatosan is agyalták ki azokat, nem helyettesítheti az alkotó, problémamegoldó tanító ember” (Usinszkij)

A nevelés módszerei

Követelés, meggyőzés, gyakorlás, ellenőrzés, értékelés, elismerés, büntetés.

A legfontosabb és leghatékonyabb nevelési módszer a példamutatás, a nevelő személyiségén keresztül.

„Alapvető dolog a pedagógus viszonya a pedagógiai innovációhoz. Az olvasás, a pedagógushivatás pályakövetelménye, a könyv,

folyóirat pedig munkaeszköze.” (Nagy Sándor)

Az oktatás didaktikai alapelvei

1. Az oktatottak és a valóság kapcsolata. Ez a repülőoktató számára különösen fontos elv azt jelenti, hogy az ismeretek az oktatás során mindvégig megvilágított realitásokon alapulnak.

Emellett: *„A tudásnak nyitottnak, bármikor és bármilyen irányban továbbfejleszhetőnek kell lennie.”* (Szokolszky I.)

2. A tanítás-tanulás során folyó tudatos nevelés. Az oktatás mindig nevelés is.

„Csak a tananyagban potenciálisan benne rejlő nevelő hatások érvényesítéséről van szó, nem pedig különféle nevelési szempontok kívülről való beviteléről a tananyagba.” (Szokolszky)

3. A szakszerűség, tudományosság elve megköveteli a szakkifejezések pontos használatát, a megfelelő fogalmak, szóhasználat és jelölések alkalmazását.

4. Az oktatók vezető szerepe, az oktatottak önállósodása. Ha már oktattál, nem nehéz felfedezned, mit takar ez az elv. Ha oktatni szeretnél, kell, hogy legyenek elképzeléseid róla.

„Senkit sem lehet semmire megtanítani saját aktív közreműködése nélkül”

5. A csoportos oktatás, közösségi szemléletet követel. Ezen belül azonban mindig alkalmazkodni kell a növendékek fejlettségéhez, amelyet egyénileg kell az oktatónak nyomon követnie. Mindig a teljesítőképeség reális felső határát vegyük figyelembe.

„A fejlődés nemcsak feltételezi az oktatást, hanem általa feltételezett is.” (Rubinstein)

6. A konkrétumok és absztrakciók egysége. Gondold át az alkalmazott je-

lölésrendszert, nem mutathatsz meg mindent a maga teljes valójában, de bízhat az oktatottak képzelőerejében. Ez annál jobban segít, minél pontosabb a konkrétumok megfogalmazása és következetesebb a jelképek alkalmazása.

„A tanítóknak arany szabályuk legyen, hogy amennyire csak lehetséges, tárjanak mindent az érzések elé.” (Comenius)

„A tanulóknak először a legközvetlenebb szemléletet kell kialakítani, amelyre egy fogalom, egy gondolat támaszkodik, vagy ha ez nem lenne lehetséges, az újat közvetlen tapasztalatokkal kell kapcsolatba hozni, összehasonlítás, analógia, vagy képszerű ábrázolás útján.” (Diesterweg)

7. A rendszeresség és fokozatosság elve a tematika finom, logikai tagolását, a tantárgyak és a gyakorlatok folyamatos, következetes egymásra épülését jelenti.

8. Az ismeretek tartóssága. Gondold csak végig a következőket:

„Iskoláink különösen feledékenységben szenvednek, sokat öntenek a fejekbe, és ritkán tájékozódnak arról, marad-e meg valami belőle. Az ilyen oktatás a részeg kocsis munkájához hasonlít, aki rosszul rakta fel a terhet, egyre vágta előre, hátra sem nézve, és üres kocsi víz haza: legfeljebb azzal dicsekszik, hogy nagy utat tett meg.” (Usinszkij)

9. A nevelőközösség egységessége elv nem engedi meg, hogy oktatóink egymást a növendékeik előtt járassák le. Az ilyen magatartás pünkösdi királyság, ma még a Te lelkicsinyléseid miatt fogják a növendékek a számodra rivális oktatót kiröhögni, holnap majd rajtad röhögnek ugyanazok.

Az oktatók egymás hibáit egymás között beszélnek meg, miközben az oktatottak előtt erősítik a másik oktató tekinté-

lyét. Ezzel az ő tekintélyük is nő növendékeik szemében.

Az oktatás felelőssége

Az oktatás neveléstudományi kockázata. Aki oktat, az beavatkozik a másik pszichikus fejlődésébe is. Ennek tudatában kell mind a katedrán, mind az oktatópályán viselkednie.

„Felelős vagy azért, akit megszelídítettél” (Saint-Exupéry)

Az oktatás erkölcsi kockázata. A rossz példa ragadós és káros, mint a rossz ok-

tatási módszer. Ismerd el nyíltan, ha hibáztál, mert Te is elvárod ezt a növendékeidtól. Nem csupán sárkányrepülő oktató vagy, felelősséged van a repülőtaradalommal szemben is. Nem képezhetsz félművelt szakbarbárokat, mert jogosítványodat a repülőkéltúra továbbvitelére is kaptad.

Az oktatás jogi kockázata. Növendékedért és az általa okozott károkért egy személyben vagy felelős. Az általad kiadott jogosításért pedig mindaddig, amíg az el nem évül.



Légtérfelosztás, légtér-igénybevételi szabályok

Évről évre rendszeresen közzé tesszük az aktuális légtérhasználati szabályokat. Ezeket minden pilótának betéve illik tudnia. 1998 április 23-óta a 14/1998-as KHVM-KM-HM együttes miniszteri rendelet határozza meg azt a légtérstruktúrát, ami alapján jelenleg a légiközlekedés légtérhasználati szabályozott. Az ismertetésnél a teljesség igényével valamennyi légtér-fajta a motor nélküli légitárművekre vonatkozó jellemzőivel szerepel.

Ellenőrzött légterek osztályozása:

„A” osztály (FL200 és FL460 azaz kb. 6100 m és 14300 m között) csak IFR repülések (Instrument Flying Rules azaz a műszeres repülés szabályai szerint) végezhető.

„C” osztály (a FL195 azaz kb. 5950 m alatti ellenőrzött légterek, amelyekben IFR és VFR (Visual Flying Rules azaz látvarepülés szabályai) szerinti repülések elkülönítéssel végezhető (az elkülöní-

tés alapja AM rádiókapcsolat az illetékes légiforgalmi irányító egységgel).

„D” osztály a 2900 m AMSL (Above Mean Sea Level azaz közepes tengerszint feletti magasság) alatti ellenőrzött légterek, valamennyi repülés légiforgalmi irányító szolgálatban részesül.

A fenti légterekben sárkány és sikkó-ernyő repülések nem végezhető.

Nem ellenőrzött légterek osztályozása.

„F” osztály: 1200 m és 2900 m AMSL között, repüléstájékoztató szolgálatban részesülhetnek, rádióösszeköttetés nem követelmény, elkülönítések nincsenek. Légtérigénylés az útvonalrepülést végző erőgépmeghajtás nélküli légitárművek részére nem követelmény, de ajánlott. A többi légitármű részére másodlagos válaszeladó (transzponder) használata kötelező ezen a magasságon.

„G” osztály: 1200 m AMSL alatti nem ellenőrzött légterek. Csak VFR repülések

engedélyezettek, bejelentési kötelezett-ség sincs.

Ezek után fontos tudni, **hol nincs 2900 m alatt ellenőrzött légtér** (az 500.000-es méretarányú ICAO térképen ezek jelölve vannak). A CTR (repülőtéri fel és leszállás céljára elkülönített kontrollzóna), a TMA (repülőtéri közelkörzet), ezek katonai változatot (MCTR, MTMA) illetve a működő TSA (időszakosan elkülönített légterek), valamint a határ 10 km-es megközelítése ellenőrzött légtérnek minősülnek.

A nem ellenőrzött légterekben is található a korlátozásokat:

A tiltott légterekbe repülni tilos

Ezek: Paks 3 km sugarú kör 6100 méterig, és Csillebérc

A korlátozott légterek

külön engedéllyel vehetők igénybe (a FIC azaz az Flying Information Center - Repüléstájékoztató Szolgálat informál róla, hogy hol találhatóak)

A veszélyes légterek

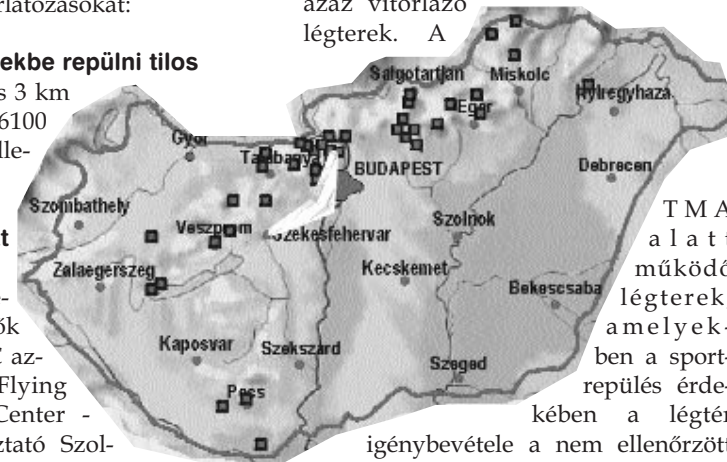
amelyekben folyó tevékenység a repülőre veszélyes (a FIC informál róla)

A nem ellenőrzött légtérben való repülésekhez nem kötelező a bejelentés és repülési engedély, de a megfelelő információkhoz szükséges a repülési útvonal megtervezésekor a tájékoztatást megkérni (elképzeltetve, hogy valahol épp ellenőrzött légtérként üzemel egy légtér-szellet, vagy működik a veszélyes légtér). Az F típusú légtérben javasolom, hogy adj

tájékoztatót a FIC-nek, nehogy összege-balyodj egy IFR szerint repülő légitárművel. A FIC telefonszámai az ország keleti szektorára 06 1 2969103, a nyugati szektorra (dunántúl) 06 1 2969102. Lehetőség van légtér igénylésére versenyre, vagy rendezvényre a 06 1 2969258 telefonszámon, vagy repülési terv beadása céljából a 06 1 2969143 telefonszámon (de nem kötelező).

Vitorlázó légterek

Kifejezetten a mi repüléseink biztosítására vitorlázó légtereket is elkülönítettek. Ezek az úgynevezett Glider Area-k azaz vitorlázó légterek. A



TMA alatt működő légterek, amelyekben a sportrepülés érdekében a légtér igénybevétele a nem ellenőrzött légterekre vonatkozóan lehetséges. Határaitól az adott repülőterek üzemeltetőjétől kell információt kérni (a reptérrendből vizsgálj le, ha ilyen helyen repülsz)

Legyen térképed és magasságmérőd, és akkor mindezeket figyelembe tudod venni repülésed tervezésekor. Ezután már csak kedvező időjárást és jó nagy szabályos távokat kívánhatok!

Guriga

(Köszönet a FIC dolgozóinak a korrekciók elvégzéséért)



Először is elnézést kérek azoktól, akik már hiányolták a fenti eseményekről szóló beszámolót, de a gépem körül akadtak apró gondjaim.

Időrendben haladva kezdjük a Bazul kupával: Előljáróban szeretném leszögezni, sajnos volt már a harmadik helynél rosszabb (ajjaj, harmincharmadik is voltam) eredményem is, de ilyen rossz szájjal egyik versenyre sem kell visszagondolnom, mint néhány ember miatt erre a Bazul kupára. Több mint egy hét telt el az eredményhirdetés óta, tehát nem az első mérlegben írom azt, amit írok.

Csütörtök este már gyülekeztek a versenyzők, de csak péntek reggel lett teljes a mezőny. Sajnálattal állapítottuk meg, hogy az utóbbi tíz évben ez az első verseny, ahol nincs Dunaferres versenyző. Az utóbbi pár év versenyein meghatározó szerepet játszó Csabaiakat sem képviselte senki. Az eddigi gyakorlattól eltérően a rendező klub Marci segítségével vágtott bele a verseny megszervezésébe (véleményem szerint a feladatkitűzés, értékelés és pontozás során ez jócskán meg is látszott, de az is lehet, hogy ez a versenyrendezés új útja). Navigációs feladatokat repültünk, ponyvajel kereséssel és a visszaérkezés idejét kellett megadni. Csodálatosan szép táj felett vezettek az útvonalak: Hernád-völgye, Cserhát-, Bükk- és Zempléni-hegység, Tokaj vidéke. Nagyon szép így koraósszal ez a vidék.

Három feladatot repültünk, kettőt pénteken, egyet szombaton.

A mérlegem a pénteki naphoz kötődik. A feladatok végeztével természe-



tesen megbeszéljük, hogy ki, hol, mit talált, mennyire volt a jel a kurzus mellett, stb. A szombat reggeli eligazításon ismertett pontszámok viszont

már egészen más helyzetet tükröztek. A leszállást és feladatlap leadást követő helyzethez képest reggelre jelentősen megnőtt a megtalált jelek száma néhány versenyző esetében. Hangot is adtam felháborodásomnak, amire azt a választ kaptam az egyik érintettől, hogy Ők mindent megtaláltak, csak „kamuból” szidta velem együtt a rendezőket, és az én megtévesztésemre mondta, sőt mutatta a saját térképén, hogy az ötből csak három jelet találtak meg. Ennyi idő távlatából, ha némi kétkedéssel is, de elhiszem, amit mondtak, ám lenne egy javaslatom az érintett PÁROSOK felé: A jövő évi Nemzeti Bajnokságon vegyenek részt és a Bazul kupán mutatathoz hasonló, szinte hibátlan teljesítményt nyújtva győzzenek meg: rémeket láttam! A bocsánatkérésem nem fog elmaradni!

A tíz év versenyzés során soha nem értettem meg azokat, akik csalással akartak, vagy értek is el a tudásuknál jobb eredményt. Ebben a sportban sajnos nem adnak pénzt a helyezésekért, a versenyző társak hamar rájönnek, ki nem játszik tiszta lapokkal, azonnal oda a BECSÜLET!

Mindenki tudja, hogy ki, mennyit ér a piacon. Ha engem, vagy a SPORT-

TÁRSAIT be is csapja, saját magát úgysem tudja. De az is lehet, hogy nem mindenkinek fontos a BECSÜLET!

Ennyi moralizálás után térjünk vissza a versenyhez (vagy eddig is arról volt szó?). Örömteli dolog volt, hogy a merevszárnyúak kategóriájában végre volt harmadik helyezett. Úgy tűnik, hogy Kántás Andor és Gróf Zoli személyében két ambiciózus és tehetséges fiatalembert sikerült megmérgeznünk a versenyzés szellemével.

Az sárkányrepülők versenyében mindkét kategóriában nagy meglepetés született, olyan versenyzők nyertek, akik az eddigi eredményeik alapján erre aligha számíthattak. Remélem ez a siker lökést ad nekik és sok szép eredményt érnek el még ezután is. Jegenye (Molnár Imre) barátom azzal fogadott Miskolcon, hogy " híres embert csináltam" belőle, mert írtam róla a Viharsarok kupa kapcsán. Ezért a tiszteletért Te tettél most a legtöbbet a győzelmeddel. Csak így tovább! Péntek este a rendezők hagyományosan egy nagyon finom vacsorára hívták meg a mezőnyt. Vacsora után szűk körben megünnepeltük Martinecz Endre barátunk fennállásának 47. évfordulóját. Ezen alkalomból némileg elmerengtünk az idő gyors múlásán, majd gyorsan eltettük magunkat másnapra.

A szombati feladat Egerben ért véget és ezzel meg is érkezünk az Apollo találkozóra. Már a levegőből jól látszott, hogy Molnár Zoli és csapata most, ha lehet még jobban kitett magát, mint tavaly. Bár az időjárás nem fogadta annyira a kegyeibe a rendezvényt mint egy évvel korábban, a Halley Kft látványosabbá tette a nagyszabású találkozót. A rossz időjárási előrejelzés ellenére sokan érkeztek géppel, de még többen autóval, ma-

gukkal hozva családtagjaikat is. A rendezvényre nagyon sok érdeklődő érkezett a városból és környékéről is. Tavalyhoz képest jelentős változások történtek a repülőtéren is. A központi épületben vendégszobákat alakítottak ki, villanyt kapott a repülőtér, stb. A nagyszámú érdeklődő szórakoztatásáról a szakmai és repülő programok mellett nagyon csinos mazsorettek és a szabadtéri színpadon fellépő zenekar gondoskodott. A szellem mellett a test táplálásáról sem feledkeztek meg a vendéglátók. A találkozó résztvevőit étellel és itallal látták vendégül. A jófajta egri borok mellett volt lehetőségünk megkóstolni a borsodi gyökerekkel rendelkező Főkapári Reménység (Totya) Nitrogéngyöngye fantázianevű, Tokajiként reklámozott borát is.

Kiállta a próbát (már sokadszorra). Aztán, bármennyire is jól sikerült, ez a nap is véget ért.

Másnap a korán kelők még el tudtak repülni, de a csak keveset is késők előtt bezárult az ég, igazolva a meteorológusok előrejelzéseit. Így aztán egy nagyszerűen lebonyolított találkozó emlékével mindenki hazafelé vette az irányt.

Köszönjük Molnár Zoli, Köszönjük Halley Kft!

Ja, az eredmények (már amennyire emlékszem rá, mert listát nem kaptam, a pontokat egyáltalán nem tudom):

Merevszárnyú: 1. Kántás Andor-Fehérvári Tamás; 2. Gróf Zoltán-Tóth József; 3. Böszörményi Jenő-???

Együlékes sárkány: 1. Molnár Imre; 2. Martinecz Endre; 3. Takács István

Kétülékes sárkány: 1. Szepesvári Sándor-Győri Gyula; 2. Gajdán József-ifj. Gajdán ??; 3. Ferinc Vince-Varga Zoltán

Ferinc Vince



Feje tetejére állt a világ a III. Agrofor kupán a balatonfőkajári reptéren, de erről majd később.

Az ország összes időjősa sem tudta elriasztani a legelszántabbakat. Napokon át ismételtgették, hogy esős, szeles hétvége vár ránk, ennek ellenére csütörtökön estére összegyűlt 14 gép. Ezúttal a gyalogosok távolmaradtak.

Már a beérkezés estéjén hiányérzetem volt, de csak másnap tudatosodott bennem, hogy a főkajári versenyek állandó résztvevői, a szinte már helyi leltári számmal ellátott Takács Pisti és Potóczki Gyuri nincsenek a reptéren. Napirend előtti felszólalással kérdést intéztem Vörös Gyulához: Hol vannak? A ház és a klub elnöke válaszában tájékoztatott bennünket, hogy igazoltan vannak távol: Taki a gyalogosok szlovákiai találkozóján, versenyén vesz részt, Gyuri pedig munkatügyileg van másval elfoglalva.

Péntek reggel az eligazításon kiderült, hogy a feladatokat a sok világversenyt már sikerrel levezénylő Dr. Ordódy Márton, a sárkányrepülés "Marcija" tűzte ki, így semmi akadály sem volt annak, hogy a "főkajári klub reménysége" (az idézet Vörös Gyulától származik) Tóth Józsi, alias Totya is indulhasson. Mondtam is Gyulának, hogy elég nagy bajban lehet a klubja, ha Totya a REMÉNYSÉG!

Az első feladat navigáció egyenesek mentén, fotó (8) és ponyvajel (6) kereséssel, valamint a visszaérkezés időpontját kellett megadni. A beerősödő nyugati szél miatt délután nem volt feladat, így volt idejük a csabaiaknak a várható időjárás felől érdeklődni, aztán némi hezitálás után úgy döntöttek a szombatra előre jelzett esőre tekin-

III. AGROFOR Kupa Balatonfőkajár

tettel: hazamennek. A szót tett követte, azaz csak követte volna, ugyanis Zoltán Tibi gépe nem indult be. Rángattam én, aztán Thuróczy majd Rabnecz. Kiszedtük a gyertyákat, hidegindítóval, benzinbeöntéssel próbálkoztunk, hiába. Mindeközben Tibi rendületlenül nyugalommal ült a gépben, elégedetten nyugtázva, hogy a sportág két nagy csillaga asszisztál neki. Néhány diagnózis felállítása után kiderült, az ülés mögé betett póttank megfeszítette a gázbowdent, így a szivató csak az asszisztenciával szemben működött, a motorra hatástalan volt. Némi késéssel bár, de fél három körül felszállt a három gép, majd a kb. 40-50 km/h hátszélbe fordulva - búcsút sem intve az ottmaradóknak - hazaindultak.

A mezőny kitartható része este kettő célrasszállási feladatot hajtott végre.

Szombat reggel sajnálkozva állapítottuk meg: az időjősök most sajnos nem tévedtek. Zárt felhőzet, erős szél, majd kis idő múlva eső, eső és megint csak eső.

Ekkor a feje tetejére állt a világ! És ez még semmi, nem csak állt, hanem még forgott is! Először Kovács Andrissal, majd Farkas Gáborral aztán a többiekkel is szépen sorban. A rossz szándékú feltételezések és a tévedések elkerülése érdekében kijelentem, nem a berúgás sorrendjét ismertem az előbb. A többek számára frenetikus élményt hozó manőverek száma és minősége nem feltétlenül volt összefüggésbe hozható az elfogyasztott szesz mennyiségével, ugyanis Gyula barátunk és csapata rendszeresített a reptőlőteren egy háromdimenziós forgót. Volt is nagy sikere. A nem mindennapi kihívásnak csak kevesen tudtak ellenállni. Az Apolló cég tulajdonosa Molnár Zoli sem hagyta ki, aztán kis idő múlva másodszor is a karikába kötözték,



ekkor a helyettese vonakodása miatt "áldozta" fel magát. Ezen a szeren a jelenlévők egybehangzó véleménye szerint a házigazdák klubelnöke Vörös Gyula bizonyult a legjobbnak.

Délután megérkeztek a Vastag Zsolt - Monostori Tamás Emlékversenyre (Istennem, pont három éve történt...) a családok. Versenyéről sajnos szó sem lehetett (talán vasárnap), de a megemlékezést megtartottuk, majd a rendezők vacsorával látták vendégül a jelenlévőket.

A rövid éjszakát követő vasárnap reggel viszonylag erős szélben újabb kettő, az Agrofor kupába és az Emlékversenybe is beszámító célrasszállást hajtott végre a mezőny, majd az addig hibátlan produkálók már csak az Emlékversenybe számítóan tovább folytatták, végül sorsolás után a helyi Reménység, Totya győzött.

A délelőtti folyamán a rendezők tettek még egy kísérletet: kítűztek egy navigációs számot, de az eső ezt sem engedte megrealizálni.

Az eredmények: AGROFOR KUPA

Együlékes: 1. Thuróczy Endre 2000 pont; 2. Rabnecz Gábor 1858 pont; 3. Tóth József 1790 pont; 4. Martinecz Endre 1454 pont; 5. Szondi József 846 pont; 6. Süli Attila 302 pont; 7. Sárközi Péter 151 pont; 8. Zoltán Tibor 1 pont

Kétülékes: 1. Ferinc Vince - Varga Zoltán 1942 pont (képünkön); 2. Gutí Gábor - Petrovszki Zsolt 1000 pont; 3. Fehérvári Tamás - Gróf Zoltán 902 pont; 4. Szalai Péter - Csizmadia Szilárd 695 pont; 5. Dybas Alfréd - Kovács András 661 pont; 6. Rigó Mihály - Marcisák Péter 365 pont

VASTAG ZSOLT - MONOSTORI TAMÁS EMLÉKVERSENY

1. Tóth József 500 pont; 2. Thuróczy Endre 500 pont; 3. Ferinc - Varga 450 pont

A legfiatalabb versenyző díját Varga Zoltán kapta.

Négy év alatt nyolc nagyszerű verseny. Így jellemezhetjük a Balatonfőkajári Repülőklub legújabbkori történetét egy mondatban. Ezen kívül persze sok más is tettek a sportágunkért, de ez egy másik történet.

Annyit azonban elfogultság nélkül bizony kijelenthetek, hogy a fentebb említett rendezvények és még néhány történés fő motorjának számító Vörös Gyulánál kevesen tettek többet az elmúlt években az ország UL sportjáért, ezért megérdemelné, hogy a köszönetünk kifejezéséeként bejutassuk Őt az amúgy néhány alvó taggal "működgető" szakbizottságba. Talán sikerülne az ottani munkába is egy kis életet vinnie!

Mindenesetre én -azt hiszem nem csak a magam nevében- köszönöm Neked és az általad vezetett csapatnak ezeket a nagyon jó hangulatú versenyeket, kívánom, hogy a lendületek még sokáig tartson ki.

Ferinc Vince



Pénteken voltam repülni Poszpisel Gyuszival és Bodnár Gáborral. Szokásuktól eltérően, meglepően korán érkeztek hozzám, hogy felvegyenek Land Roverjükre, amit Gyuszi pár napra kölcsönbe kapott. Így már déli 12 órakor fent voltunk a Nyikomon.

Rajtunk kívül volt még három ernyős is a hegyen, két „öreg” és egy kezdő. Miközben mi nyitottunk, 12 óra 15 perckor elzavarták a kezdőt, aki egy akkora termikbe döngetett bele, amilyen nincs is, talán csak a mesékben. Percekben keresztül csak emelkedett, miközben nyert vagy 400 m magasságot. Szegény leányzó rendesen meg lehetett szepenneve, mert csak a 2. magassstartja volt. A két oktatója persze rástartoltak, majd csíramentes lesiklással, 5 perc alatt a leszállóban kötötték ki. Mi persze ettük a kefét, amiért nem voltunk még nyitva, szidtuk mindenkit, hogy egyszer érünk ki a hegyre idejében és kiderül, hogy így is késtünk 10 percet.

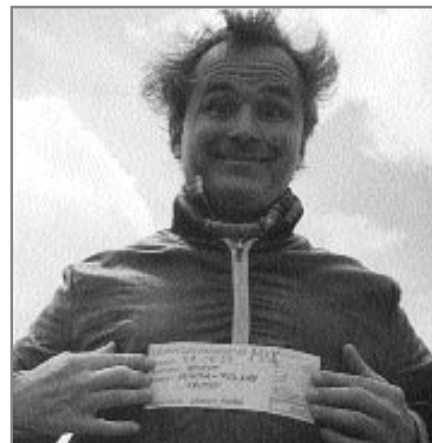
Mire elkészültünk a nyitással, teljesen begyógyult az ég, 8/8-os zárt sztrátusz alakult ki, tökéletes szélcsenddel kombinálva. Ez az állapot fél kettőig tartott, mikor nagy nehezen kezdett felszakadni és újra jött a besugárzás. Végre el tudtunk startolni. Gábor ment elsőnek, aki mindjárt start után beleszaladt egy-két másodpercig tartó vérszegény emelésbe, amit ő utólagos elmondása szerint észre sem vett. Nem sok meggyőződéssel, mi azért Gyulával rástartoltunk. Nekem sikerült kantnira vágott géppel bent maradni az emelésben. Rendkívül szűk és gyengécske termikecske volt, ami ráadásul folyton változtatta a magját, így pattanásig kihegyezett figyelemmel, egészen a Gombásig kergettem az emelést, mely egy kanyarral Óvár felé vette az útját.

Egyszerű nap

Éreztem, hogy hátra kell tágítanom, de 650 nyert magassággal nem volt bátorságom bemenni a macis fölé egy olyan gyatra emelés kedvéért, ami több mint fél óras küzdelem során egyszer sem emelkedett egyes fölé. Így hátulról visszasiklottam a starthely fölé.

Alig volt szél, ezért nem kaptam meg a hegy mögötti turbulenciát. Mivel közben nem találtam semmit, folytattam a siklást a vonulat előtt a Muzsla felé. Jóval nívó alatt voltam már, mikor jött az ugyancsak gyenge csatlakozás, amivel hiába görcsöltem, nem tudtam 600 fölé menni. Láttam egy biztató kumót közeledni Szurdokpüspöki felé, így odarepültem, de mire odaértem, esett szét az egész és csak randa rúgásokat találtam nagyon alacsonyan a falu fölött, amiket nem lehetett megfogni, hiába keresgéltem mindenfelé. Nincs mese, menni kell leszállni, gondoltam.

A Nagy-Hársas előtt, a 21-es mellett néztem ki magamnak a leszállót. Már kinyitottam a bombatárat és elkezdtem a behelyezkedést, mikor megláttam a közelben egy üzemet, jó sok fémborítású tetővel. Gondoltam, még egy kis kitérő belefér; és már nagyon alacsonyan, bekanalaztam fölé. Sejtésem beigazolódt, mert épp elszakadt az „utolsó esély” feliratú termik. Tudtam, hogy ha egy kicsit is hibázok, azonnal elveszítem és mehetek leszállni, ezért nagyon koncentráltam. A már a nap folyamán megszokott gyötrelmes stílusban ment a magasságnyerés, de 600-on, azaz tengerszinttől számítva 1200-on megint beleszaladtam egy stoptáblába, holott a felhők jóval magasabban lebzseltek. A jól ismert jelenség. Ebben a magasságban a levegő dzsinnjei gyakran gondolkozóba esnek, hogy beengedjék-e a hivatlan földi ha-



landót a birodalmukba, abba a világba, ahol egészen más lesz az ember hangulata, mert tudja, hogy egy mesevilágba érkezett, ahol mások a törvények, ahol minden olyan csodás, ahol a magasság tiszteletet ébreszt, mert érzi az ember, hogy egy különleges kegyben részesült.

Szóval, harmadszor sem kaptam bebozsátást, még mindig nem vagyok a pikszisben, pedig tisztességgel megdolgoztam a sikerért. Na mindegy, ez van, de mitévő legyenek? Menjek előre leszállni, vagy hátul próbáljak meg keresgélni. Ekkor megláttam a Hársas és Gyöngyöspata között egy születő felhőcskét. Az ilyen felhőre helyezkedni kétes sikerrel kecsegtet, mert nem tudni, hogy mivé nővi ki magát a dolog, de veszíteni valóm nem volt, így, kiszámítva a kémény ívét, odarepültem, miközben alig vesztettem magasságot. Mikor elértem az emelést, éreztem, hogy ez lesz az igazi.

Alig vártam, hogy átlépjem az elátkozott 600-as határt. 700, 800, 900, tudtam, hogy kinyitották a kaput, most már nyíró vagyok. 1600 m magasságnyerés után befelhőztem. Kormányrudat le a hasam alá, szemem a gömbiránytűn, aztán hirtelen kirobbantam a tejfölből a fényre. Imádom! Elfogott az ilyenkor szokásos jóleső érzés, mert tudtam, hogy csak születni

volt nehéz, jöhet a klasszikus távos taktika. Békés kontúros felhők minden irányban, elérhető közelségben.

Gyöngyös déli vége fölött újra felhőztem, minden kezdődött előlről. A következő csatlakozás egy kicsit messzinek tűnt, de mindegy, elindultam. Végig az M3-as fölött repültem, a szokásos bugyogásban. Egyre inkább érzetem, hogy a következő felhő túl messze lesz. De ha valakit a kegyeikbe fogadtak végül az égiek, az gyakran ajándékban részesül. Én is kaptam egy stabil 3 m-t. Ludastól kicsit délre újra kopantam egy újonnan képződött aranyos felhőcskén. A következő gusztusos karfiol 60 fokkal eltért addigi útirányomtól, így nem nagy határozottsággal indultam felé D-DK irányba. Amint közeledtem, láttam, hogy nincs lakott település arrafelé. Egyre jobban elbizonytalanodtam, végül a szét-eső felhők felé a kurzus irányába fordítottam a gépem, és mint minden olyan esetben, amikor nem merem, vagy nem akarom kockáztatni, mikor nem az ösztöneimre, hanem az eszemre hallgattam, most is leszállás lett a nóta vége, több mint 3 óra szárnyalás után, egy alig koszorús táv se kélyes örömevel övezve.

A landolás részleteiről csak annyit, hogy ugyan Hevest néztem ki a végsiklásból, de menet közben eszembe jutott, hogy két hete a közelben szálltam le egy tanyán, ahol nagyon kedves emberek laknak, így újra odanavigáltam a gépem. A tanyától 200 m-re egy dinnyeföldön éppen szüreteltek, és a gazda felkiabált, hogy: „hé haver nem kérsz dinnyét?” Gondolom, meglepődhetett, mikor néhány éles forduló közben lekiabáltam neki, hogy készítse ki a legfinomabbat, majd 10 m-rel az orra előtt lebegtetve megálltam. A tanyán már ismerősként fogadtak, és olyan kedvesek voltak, hogy még otthonra is csomagoltak egy csomó kaját.

Hát, ez történt velem 2000. július 21-én.

Úrhegyi Ferenc



Misztikus szerencse*

Ez egy olyan nap, amit soha nem fogok elfelejteni. Bevésődött az agyamba, a testembe és a sejtjeimbe: 1994. augusztus 8., Sopot, Bulgária.

Mialatt több pilóta sárkányrepülőjét cipeli fel a meredek, füves emelkedőn 900 m-rel a völgy felszíne fölé, én a siklóernyőnél maradok, egy Excel 26-nál, és élvezem a lehetőségét, hogy egy kicsit magasabbról startolhatok, mint a többiek.

Gomolyfelhők gyülekeznek a Balkánvonulat fölött, mialatt lebegek az első termikem felé. Bemérek egy 2 m/s-ost és a bal fékkel a kezemben ráfogok a beülóm oldalsó rögzítő-hevederére. Gyönyörű látvány tárul szemeim elé, ahogyan a nyereg előtt emelkedem. Mihelyst elérek egy biztonságos magasságot, elindulok a hegyek felé, ahol egy rázós, 4 m/s-os termik felhőalapig, 2500 m-re, emel. Nyugat felé gyorsítok és társaság után kémelve körülnézek. Egy sárkányrepülő messze előttem van, de egy másik 300-400 m-rel alattam követi a kanyon fölött. Ő érkezik a következő termikhez elsőként, majd én érkezek sokkal magasabban, ezzel megkímélve magamat egy pár körtől.

2000 m-ig süllyedek, mikor elkezd megint felhőalapig tekerni. A repülés ezidáig eseménymentes, könnyed és élvezhető. Sven Nilsson egy hosszabb váltás közben eltűnik a sziklás csúcsok között. Köszönhetően a "Rose Valley" fölött vékonyan rétegződő cumulusoknak, magasság és idő szempontjából is gazdaságosan repülök 2000-2500 m között. A fordulópont könnyen jön. Magnus, a pilóta, aki hamar kiemelke-

dett, éppen a visszaúthoz készülődik. Ez az ő első XC (cross country) kalandja, és mégis már 20 km-t teljesített. 200 m-t emelkedek és Magnus után eredek. Az én maximum sebességem megegyezik az ő legkisebb süllyedéssel járó sebességével.

Magnus nekimegy egy nagyon erős emelésnek és megbillenti a szárnyát, mialatt én felfedezek egy 2 m/s-ost, amiben egészen felhőalapig maradok. Mindezek közben szemtanúja vagyok Sven 2000 m-rel lejjebbi földet érésének az út mellett, amelyről később bevallotta, hogy egy merevítő profiljába került.

A visszaúton, mikor már közel 40 km-t megtettem kevesebb mint 2 óra alatt, teljesen természetesnek tűnik, hogy megpróbálkozzak egy 100 km-es körrel.

Természetesen minden pilóta, aki hosszú repülésre vágyik, tudja, hogy az csak a legerősebb emelések kihasználásával érhető el. Hamarosan neki is megyek egy 5 m/s-osnak, ami lecsukja a kupolám jobb felét, így kis híján szívinfarktust okoz, annak ellenére, hogy egy-két erős pumpáló mozdulattal hamar korrigálok egy enyhe köríven repülve. Aztán jön az igazi csapás, egy 90%-os csukódás. A karom nem elég hosszú a megfelelő korrigáláshoz. Mintha egy lassított felvételen nézném, a kupola könnyörtelenül omlik össze egyfajta torz, alakatlan frontstallba, ám nem mögöttem, hanem teljesen előttem. Mindketten, egyre nagyobb lendülettel körözünk egy szűk pályán. A zsinórokkal bajlódva próbálok megál-

lítani ezt a fura játékot, amikor a jobb kezem beszorul közéjük.

Anélkül, hogy a Flytec variómra néznék, tudom, hogy zuhanok. Itt az ideje, hogy megfontoljam a mentőernyő kido-bását, ám a jobb tenyerem be van szorulva. A bal kezemmel olyan erősen rántom meg a kioldót, hogy a kesztyűmet és a kezemet is megvágom, ám eredményeképpen az ernyő előjön, a zsákja kinyílik és elszáll. Ám a kupola semmi jelét nem mutatja, hogy feltöltődne levegővel. A pörgés erős, a süllyedés tetemes és a domboldal gyorsan közelít. A mentőzsinórokat ráncigálva abban reménykedem, hogy a hegyoldalt erdő borítja – szerencsére ez így is van.

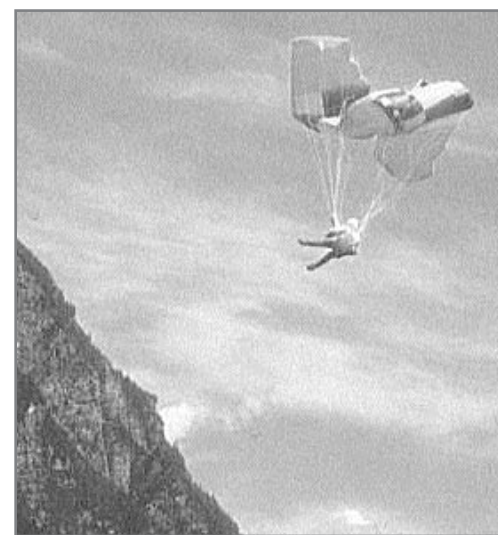
Nem emlékszem az ágak közötti zuhanásra, a hangzavarra vagy a fájdalomra; semmire, csupán a csendre és a zavarodottságra. Egy másik világban vagyok?

Hirtelen kiabálást hallok felülről. Egy sárkányos érdeklődik jól vagyok-e. Rögtön adok néhány életjelet. A kevlár lap szétnyomta az ágakat és átveszi a csapódások erejét is, amint vakon a föld felé zuhanok. A beülő és a kevlár sisak megvéd a végső becsapódásnál. Most jön a sokk; kis időbe telik, míg túlteszem magam rajta. Ellenőrzöm a magasságot a csuklóra erősíthető Avoceten: 1270 m. Ez azt jelenti, hogy egy picivel több, mint 700 m-t zuhantam. Kiküzdöm magam a beülőmből, és remegő térdekkel kikecmergek egy nyitott rétre, hogy intsek Rossennek. Élek, ám a felszereléselem a fákban van.

Egy évvel ezelőtt túléltem egy autóbalesetet, amiben 13 csontom törött, amelynek következtében a térdemet és a csípőmet csak korlátozottan tudom mozgatni. Ez is az oka volt annak, hogy siklóernyőre váltottam, hiszen ezekkel könnyebb startolni és landolni is.

Visszamaszok az erdőbe, hogy összedjem a felszerelésemet, majd leülök a fa mellé, hogy szívből szólan megköszönjem neki és búcsút mondjak. Még meg is csókolom és le is fényképezem. Aztán az élet értelméről elmélkedek, és próbálok behatárolni az erőket, amik a zuhanásom alá tették ezt a csodálatos fenyejt. Milyen misztikus is az én szerencsém.

A nap hátralevő részében a térdeimben és az izmaimban levő fájdalom nem engedi, hogy 300 m-nél többet gyalogoljak, így csupán csak a domb széléig megyek azzal a szándékkal,



hogy a 800 m-es magasságot repülve teszem meg a völgy aljáig. Bár lemondok róla, azért az ernyőmet kiterítem, hogy jelezzem helyzetemet a mentőbrigádnak. Hajnali fél három van, mire megtalálnak teljesen a felszerelésemben burkolózva, és egy hordágyon lecipelnek a dombról. Megbízhatom-e ezekben az idegekben ezen a furcsa napon?

Oggy Ougrinov
Fordította: BZ

20 Amatőr Siklórepülő Egyesület

2001. évi közgyűlés: november 10., 11 óra

Meghívó

Az Amatőr Siklórepülő Egyesület november 10-én, szombaton 11 órakor tartja éves közgyűlését a Magyar Repülőszövetség tanácstermében (Budapest XIII. Dagály utca 11.) Erre az összejövetelre minden érdeklődőt szeretettel várunk! Az egyesület tagjaitól várjuk az aktív részvételt, de az érdeklődők véleményét is meg szeretnénk ismerni.

Az ASE 2000. április 8-án azzal a céllal alakult, hogy biztosítsa a sárkányrepülő, siklóernyős és motoros könnyűrepülő szabadidő és tömegsport tevékenységhez szükséges feltételeket, valamint tevékenységével támogassa a hazai lajstromozásra nem kötelezett könnyűrepülő légitársaságok üzemeltetésének szakmai feltételeit, megteremtse érdekvédelmét és bővítse legális repüléseik lehetőségét. Mindezt a könnyűrepülésben évek óta húzódó megoldatlan problémák, a klubok szétagoltsága és különélése mellett sok beszélgetés és egyeztetés után a megoldási lehetőségek keresése érdekében tettük.

Sikerült-e céljainkból megvalósítani valamit?

Számunkra fontos minden visszajelzés. Sajnos a külvilág egészével megalakulásunk óta nem sikerült teljes mértékben elfogadtatnunk, hogy mi a meghirdetett elvek mentén kívánunk tevékenykedni. Előfordult, hogy vád és sározás érte az egyesületet és annak vezetését. Ezek ellenére legalizáltuk az Óbuda starthelyet, több, mint száz pilóta és növendék számára biztosítja az információk rendsze-

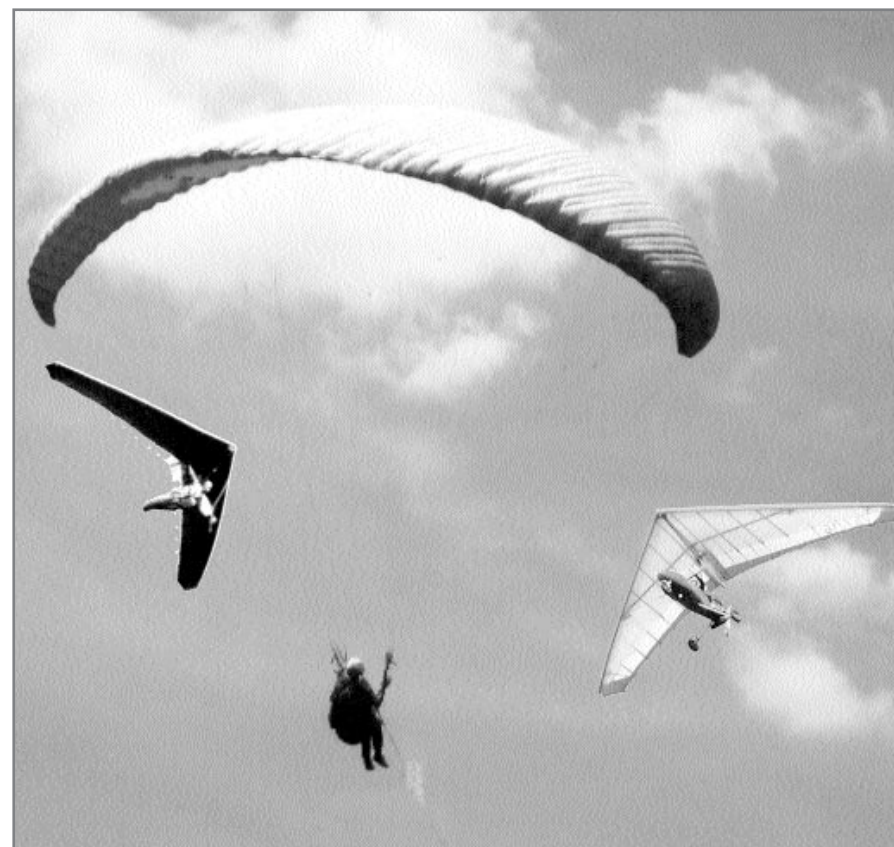
res továbbbítását, igények szerint a szakmai segítséget és az ország valamennyi legális területére repülési lehetőséget. Minden korábbinál magasabb színvonalon működteti a könnyűrepülés már 10 éve funkcionálóját, megalakulása óta folyamatos továbbképzéseket és előadás-sorozatokat tart. Heti találkozási lehetőséget biztosítottunk tagjainknak, de más egyesületek tagjainak és az MRSz többi szakágainak is összejöveteleik megtartásához.

Minden tevékenységünk nyílt

Nem tagadva eredeti célunkat, hogy az európai mintára a siklórepülő, de akár valamennyi könnyűrepülő szakág számára biztosítva a szervezeti kereteket szövetségi szinten működtethessünk a Repülőszövetséggel és szervezeteivel együttműködve, készen állunk a szakágak döntése szerint az MRSz közgyűlése elé állni.

Az egyesület vezetősége ennek szellemében végezte ez évi munkáját is, remélve, hogy a többség előbb utóbb felismeri a hatékony működés alapfeltételeként a könnyűrepülő szakmák, klubok, pilóták és növendékek egységes képviselőinek szükségét.

Az elmúlt évben a 4000 Ft tagdíjért egész évre hírlevéllel kibővítve küldtük a Madártollat; biztosítottuk a Nyikomról startolás legális lehetőségét; eszközökkel felszereltük és folyamatosan üzemeltettük az Óbuda starthelyet; nyílt napokat szerveztünk díjmentesen; tagjaink részére kedvezményes szakirodalom vásárlást biztosítottunk. Leegyszerűsítve azt mondhatjuk, a tagdíjért hozzávetőlegesen a háromszorosát nyújtottuk.



2001-ben 111 fő jelentkezett az egyesületbe, 52 siklóernyőt, 28 sárkányrepülő és 3 segédmotoros sárkányt üzemeltettünk, 67-en váltották ki az ASE nevével MRSz lizsenziumukat. A létszám 14%-a aktív, a többi ideiglenes tag. Fegyelmi eljárást 5 esetben kezdeményeztünk, de tagjainkkal szemben egyetlen egyszer sem kellett szankciót alkalmaznunk.

Leggyengébbek a PR munkában mutatkoztunk. Nem sikerült bemutatni céljainkat a siklórepülő többségének. Nem tudtuk meggyőzni saját pilótársainkat céljaink tisztaságáról és sajnos szükségességéről sem.

Az egyesületet továbbra is a hazai siklórepülő szövetség megvalósításának

céljával és azzal a meggyőződéssel szeretnénk irányítani, hogy jó úton haladunk akkor is, ha a triviális összefüggések ellenére az az út sokkal meredekebb, mint azt az elején gondoltuk.

Ezzel a beszámolóval kívánjuk megnyitni közgyűlésünket abban a reményben, hogy aktív tagságunk létszáma az első napirend során jelentősen növekedni fog, majd a második tervezett napirend a következő év tervezésével és az ahhoz kötődő javaslatok és személyi kérdések megtárgyalásával fog folytatódni.

Reméljük tele lesz a helyiség.

az ASE vezetősége

21

Meghívó

106. szám – 2001. október

Madártoll

106. szám – 2001. október

Madártoll

22 UL Repülők Zala Megyei Bajnoksága

Meghívó – Börze

A Nagykanizsai Spórtrepülő Egyesület a szokásos családi, baráti találkozója keretében ez év **október 13-án** (esőnap: 14-e, vasárnap) megrendezi az első ízben kiírásra kerülő **kétfordulós megyei UL-bajnokság első versenynapját**. A versenyen elindulhat (de írhatnám úgy is, hogy köteles elindulni) minden Zala megyében működő egyesületben klubtagsággal rendelkező, továbbá a megye területén repülőtevékenységet folytató UL pilóta. Versenyen kívül a megyéhez a fenti formákban nem kötődők is elindulhatnak. **Nevezési díj nincs! Beérkezés: 9 óráig. A találkozó és a verseny minden résztvevőjét vendégül látjuk egy ebédre.**

A versenyen csak egy kategória lesz, függetlenül attól, hogy merevszárnyú repülővel, vagy sárkányrepülővel, egyedül, vagy ketten repülnek.

A verseny során a pilótáknak kettő navigációs feladatot (kb. 40-40 km, ponyvajel kereséssel) és kettő állított motoros célrészállást kell végrehajtaniuk.

A verseny **második fordulóját a Zalaegerszegi Sárkányrepülő Egyesület rendezi október 21-én** (a feladatokról majd később, de kb. hasonló az előbbihez).

A két versenynap eredményeinek összesítése alapján kerül sor a **ZALA MEGYE UL BAJNOKA** cím kihirdetésére.

Minden jelentkezőtől, de főleg a megyén kívülről érkezőktől előzetes jelentkezést várok a következő telefonokra:

(30)2683-326; (93) 351-146; (93) 551-000,

esetleg a ferinc@axelero.hu e-mail címre.

Sok szeretettel várunk minden kedves sportbarátunkat! A Nagykanizsai Spórtrepülő Egyesület tagságának nevében:

Ferinc Vince
egyesületi titkár



Cumulus Kupa Menyhárt Éva Emlékverseny 2001.

A versenyen forgatott film egy rövid és egy hosszú verziója kb. hetvenöt perc terjedelemben megvásárolható

VHS videokazettán 1300Ft-ért (+postaköltség). Évikéről készült egy összefoglaló filmecske TV-ből, innen-onnan válogatva, amely önköltségi áron (500 Ft/kazetta) megrendelhető.

Ügyintéző: Dobrocsi Kálmán
Tel.: (06-1) 306-83-69
(06-30) 907-0069

3/1



APOLLO CX-MD

Racer Gt. trike-kal,
503-as dupla gyújtásos,
egyporlasztós motorral szerelt
motoros sárkány
újszerű állapotban eladó.

Gyártva: 1999. A motor üzemideje: 73 h

Ára: 1.270.000 Ft
Sárközi Péter
Tel.: (06-30) 236-4745

2/1



Kedves Hírdetőnk! Kérem, ha teheted, hirdetéseidet minden hónap 2-ig E-mailen keresztül juttasd el hozzám, ha ez nem megy, az esti órákban telefonon is elérhetsz. SMS-ben nem fogadom hirdetésedet. Fizetni normál postai befizetési csekken lehet a következő címre küldve: **Cumulus Sárkányrepülő Egyesület 1113 Budapest Ábel Jenő u. 26.** A csekk megjegyzés rovatába, kérlek, írd be: „hirdetés”.

Hirdetési tarifák:
1/6 oldal 500Ft
1/2 oldal 1.000 Ft
1/1 oldal 2.000Ft

Pinczés-Balog Attila
hirdetésszervező
E-mail: xatesz@freemail.hu
Tel.: (1)249-0007; (20)9648-335



Wils Ving HPAT
gyalogársárkány eladó,
vagy kisebb felületű, jó
állapotú gépre cserélném.

Bodnár Gábor
Tel.: (06-30) 251-5461

23

Börze

Eladó egy H5 gyalogos sárkányrepülő

2000-ben Nemzeti győztes (pilóta: Borovszky Gergely) a szárny jó állapotú, sérülésmentes

Írányára: 110 ezer Ft
Dobrocsi Kálmán
Tel.: (06-1) 306-8369;
(06-30) 907-6669

2/2



Eladó egy kétüléses
motoros sárkányrepülő
503-as Rotax motorral
Apollo CX-szárnyal
100 literes üzemanyag-
tartállyal, ami légi
permetezésre is alkalmas.
Bach János
Tel.: (06-30) 9465-084

3/2



Eladó
Sedra (16 m² szárny)
kétszemélyes
motoros sárkányrepülő.

582-es Rotax motorral szerelve (62 LE),
felműszerezve, lajstromjelezve. A finom-
vario kiakad felfelé, de keveset fogyaszt.
25 órát repült, gyártva 2000. június.

Ára: 1,46M Ft + áfa
Tel.: (06-30) 9574-755
Eklis Gábor

2/2

106. szám – 2001. október

matlartol

106. szám – 2001. október

matlartol

Eladó

Egy Foil Combat 152 sárkány. Irányára 80 e Ft és egy heveder mentőernyővel.
Pospisiel Gyula
Tel.: (06-30) 411-4701

Lamouette Racer 14
eladó

kb. 50 órával, 96-os
Könnyen kormányozható,
jó teljesítményű, egyszerűen össze-
és szétzerelhető
Ár: 130 ezer Ft
(Árbc nélküli gépet beszámítok!)
Pándi Zoltán
Tel.: (06-20) 383-5887

Eladó

egy új motoros
sárkányrepülőgép
48 LE Hirt motorral
Bencze kékítette
szárnyal.
Szép Endre
Tel.: (06-30) 9830-750

Eladó

egy három éves
PPP heveder, két starttal
Irányára 35 ezer Ft.
Partics Zoltán
Tel.: (06-20) 370-9412

2/1

Eladó egy

**Rotax 387-es motor
légcsavarral**
180 repült órával,
kitűnő állapotban.
Irányára 210 ezer Ft
Makra Zoltán
(06-62)460-384 (este)

2/1

Eladó:

Stalker szép állapotban:
120e Ft;
Airware Full Race pondró
két éves: 34e Ft;
Mentőernyő két éves: 40e Ft;
Púpos pondró mentőernyővel:
15e Ft
Kovács Endre
Tel.: (06-20) 350-6898

2/2

Repülj az új évezredben
egy új AIRWAVE ernyővel!

airwave@webmail.hu

Tel.: (06-20) 452-6023



MAGIC (DHV 2-3)
Siklószám: + 8,8
Max. sebesség: 57 km/h
Min. süllyedés: 1 m/s

EPIC (DHV 2)
Siklószám: +7,5
Max. sebesség: 44 km/h
Min. süllyedés: 1,2 m/s

SCENIC (Tandem DHV 1-2)
Siklószám: +8,0
Max. sebesség: 47 km/h
Min. süllyedés: 1,05 m/s
Terhelhetőség: 150-220 kg

Új és alig használt AIRWAVE
siklóernyők, beülők vásárolhatók,
megrendelhetők színválasztással is

AIRWAVE - the choice of champions



Ernyősök

Magazin

ÉLMÉNYBESZÁMOLÓK

TIPUSISMERTETŐK

HÍREK - ÚJDONSÁGOK

VÉSZHELYZET

CSINÁLD MAGAD

Könny, Ármány, Romantika...

... viszonylag kevés van benne, de annál több

SIKLÓERNYŐZÉS!

Megrendelhető: 20-355-8963