



**Boldog Karácsonyt  
és sikerekben,  
repülésben gazdag,  
békés új évet kívánunk  
minden kedves Olvasónknak!**



#### **A hazai szabad repülők lapja**

Postacím:  
Amatőr Siklórepülő Egyesület  
1550 Budapest, Pf. 59.

#### **Szerkesztő: Kerekes László**

Tel.: (20) 364-6921  
E-mail: siklorep@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.: (70) 384-8491  
(1) 2490-007  
E-mail: xatesz@freemail.hu

**Tervezett megjelentetés havonta,** lapzárta az adott hónap 2-a. Kiadványunkat a hazai szabad repülést támogatók részére küldjük, névre, címre postázva. **A támogatást** a fenti címre normál postai csekken befizetve, vagy az Amatőr Siklórepülő Egyesülethez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 900 Ft, félévre 1600 Ft, egy évre 3000 Ft.

#### **A címlapon:**

**Kegyszobor Bassanóban:  
Madonna a Gyermekekkel,  
siklóernyővel és sárkánnyal**

Fotó: Gyányi Péter

## **A 120-ik szám...**

Épp most kotortam ki a postaládámból a leveleket. Nagyon izgulok, mert több mint százan írtak és most dől el, folytatjuk-e az első hazai szabad repülőknek szóló hírlevél szerkesztését. Vajon szükség van-e rá?

Az első számot a Sárkányrepülésért Alapítvány szponzorálásával szórtuk szét, 200 példányban, és most itt a kért válasz a kezemben. Csak levelezőlapok, amelyek megrendeléseket és véleményeket tartalmaznak, sokak közülük ma is lelkes előfizetői, rendelői a Madártollnak.

Főtitkárunk az első szám elolvasása után rezignáltan jegyzi meg: „Te Guriga, ez már majdnem szépirodalom.” Bizony így van. A Hemi rajzolta kis lúdtoll logójú lapocska csupán 12 oldal, a szabad repülés szerelmét hirdeti, fordítások, vagy pilótársaik vallomásai formájában. Rögötn meg is osztja a repülőtársadalmat, egyesek mániákus grafománoknak titulálnak minket, mások szemét csípi az angol sárkányrepülő válogatott visszazalító kocsijáról lopott idézet: „az igazi pilóták sárkánnyal repülnek...”, de a levelezőlapok többsége a folytatásra biztat rendületlenül.

Akkor még nem tudjuk, hogy több mint 11 év múlva a 120-ik szám is megjelenik, hangnemével sokszor sok vitát kavarva és keresetlen modorával sok ellenlábast gerjesztve. Még nem reméljük, hogy színes borítóra is telik majd, és hogy eljutunk a bűvös 500-as példányszámhoz, ami a nyomdai kivített teszi lehetővé.

Csak azt tudjuk, hogy a jelszavunk az együttműködés, a cenzúramentesség és a hírek korrekt továbbítása marad. Sokan távoznak a rentábilisnak semmiképp sem mondható, viszont garantált idegfeszültséget biztosító rendszer szolgálatából, de jó páran mégis eléggé lelkesek ahhoz, hogy a jelszavak a hírlevél olvasóinak szolgálatába álljanak. Sokszor álltunk a létezés határán, sokszor és sokan mondtuk: elég, nem csinálom tovább.

A Madártoll azonban továbbra is száll, és ha adtok még hozzá lelkesítő erőt, ahogyan százhusz számmal ezelőtt, talán megmaradhat ebben a sokszor túlzottan is információhegyek alá döngölt világban, mint könnyed hírívő.

**Guriga**





## MRSz-közgyűlés: Botkormány kontra hártýaszárny

**Sajnálattal kellett tapasztalnunk, hogy ismét kevesen voltunk. Ismét voltak, akik hiányoztak, akik cserbenhagytak. Megint csak egy pár mandátum hiányzott ahhoz, hogy sokak előkészítő munkája, utazása, eredményes legyen, és csak kevesek passzivítása kellett ahhoz, hogy megbukjunk „csapatmunkából”. (79 mandátum volt jelen a szükséges 81 helyett!)**

A hiányzó klubok: (a helyszíni egyeztetés alapján): Blue Sky (2); Cross Country (3); Gliders Team (1); Mátra Extrém (1); Spektrum Se.

Az előző mandátumok hiánya miatt, ill. mindössze 2 hiányzott, hogy a „botkormányosok” tüntető jellegű távozása után határozatképes legyen a közgyűlés. Terveinket nem sikerült első ütemben megvalósítanunk, de arra egyértelműen rávilágítottunk, hogy szakágainkat nem lehet tovább a „repülnek még” kategóriában kezelni. A szakágaink érdekképviselőt (siklióernyő, sárkány, eje, ballon) nem lehet az MRSZ-en belül tovább halogatni.

A közgyűlésen megválasztásra került a MRSZ új elnöke, Vári Gyula személyében. Az új elnök – reményeink szerint – tájékozódni fog a szakágaink problémáiról, és megkezdődik az az előkészítési munka, amely során – részvételünkkel – a tavaszi közgyűlésre létrehozható egy új, a célkitűzéseinknek megfelelő MRSZ alapszabály.

A közgyűlésen történeteket az EJE szakbiz. vezetője kiválóan összefoglalta, ezért a helyzetértékelését most idemáso-lom:

Először is köszönet azoknak, akik vették a fáradságot és képviseltették magukat a közgyűlésen. Ugyanakkor kíváncsi vagyok, milyen alapon fog bármit is kérni az ESZB-től az, aki nem vett részt, vagy menetközben otthagya a közgyűlést, és ezzel lényeges szavazatvesztést okozott.

### Mi volt a célunk?

Olyan alapszabály elfogadtatása, amely az alábbi minimáliskövetelményeket teljesíti:

1. Biztosítson azonos jogokat minden szakág részére (egyik szakág se uralkodhasson a többi szakág felett).
2. A szakágak bizonyos fókig önállóan is tevékenykedhessenek szakági szakszövetségként, vagy szakbizottságként (legyen tényleges érdekképviselő, a saját szakág érdekképviselője), amelyek a tagjai az MRSZ-nek. A szakosztályok a saját szakszövetségükhöz tartozzanak a szakmai és sport területen.
3. Az MRSZ igazi szakági sportszövetség legyen, hasonlóan az összes többi sportági szakszövetséghez. Az MHSZ-től örökölt struktúra megváltoztatása.
4. Tiszta, átlátható gazdálkodás és felhasználás a közös területeken.

### Mi történt:

1. Volt, aki meg sem értette (valószínűleg el sem olvasta az alapszabály tervezetét) és az MRSZ és a klubok szétrombolásáról beszélt. Pedig az átalakulás nem érintené a klubokat, annál inkább a szakágakat.
2. Volt, aki el sem jött, és volt aki, a legfontosabb időpontban hagyta ott a közgyűlést.
3. Egy rendkívül agresszív vezetés próbálta ráerőszakolni a közgyűlésre az akaratát, aminek a lényege, hogy minden maradjon úgy ahogy van. (langyos víz).
4. Szerencsére az 5 „nem botkormányos szakág” (ez, azt hiszem a főtítkár meghatározása), nem hagyta magát, és hosszas vita után sikerült megszavaztatni, hogy döntsünk az új alapszabályról.
5. Az elnökség erőltette az elnök megválasztását és azután a saját kardjába dőlt. Az elnökség minden javaslata és befolyásolása ellenére Vári Gyulát választották, aki köztudomásúan a rendbetétel és a reformok híve, aki támogatja az 5 szakág elképzelését. (két prominens személyiség nem biztos, hogy pontosan idézett megjegyzése az eredmény kihirdetésekor: „vége az MRSZ-nek”, „itt is átvették a hatalmat a szocialisták” és erre a frappáns válasz „az MRSZ túlélte a FIDESZ hatalmát is” volt. Lehet találgatni, hogy melyik mondatot ki mondta.
6. Ezután került volna sor az alapszabály módosítására, de a jelenleg is uralkodó, de egyre kevésbé meghatározó „botkormányosok” elhagyták a közgyűlést, hogy határozatképtelenné tegyék. Sikerült. A meg nem jelentek és a velük távozóknak köszönhetően 3 szavazat hiánya miatt határozatképtelen lett a közgyűlés.
7. Ezután már csak a beszélgetés (vita)

maradt, a főtítkár – bár eddig mindent megtett a megakadályozására – tulajdonképpen egyetért az alapelvekkel, az elnök is visszako-zott egy kicsit és a fejére olvasták egy-két bűnét.

### Összefoglalva:

1. Azért megmutattuk, hogy számottevő erőt képviselünk.
2. Olyan elnököt sikerült megválasztani, aki határozottan támogatja az elképzeléseinket.
3. Nem tudtuk az alapszabályt módosítani, de megteremtettük egy módosítás sokkal biztosabb lehetőségét.

És, aki elszomorodott ezen az eredményen, azért az vegye észre, hogy elég nagyot sikerült előrelépni, ha nem is sikerült minden. És, aki ellenvéleménnyel van az elképzeléseinket illetően, az vegye észre, hogy honnan-hová jutottunk és előbb-utóbb elfogja őket sodorni az ár, amibe bele is lehet fulladni.

További lépéseket tervezünk, amikről tájékoztatva lesztek, de ne feledjétek a gesztenyét csak mi tudjuk sajátmagunknak kikaparni, ne várjuk a sült galambot a szájunkba (célzás a meg nem jelentekre és eltávozókra)!

Remélem, hogy a legközelebbi alkalommal is részt vesztek a sportágunk jövőjét meghatározó közgyűlésen és szavazatokkal támogatjátok közös elképzeléseinket. Ennyit mindenképpen megér!

Totya

**A jelenlévőknek megköszönjük a részvételt, és kérjük, hogy a jövőben is segítsék közös ügyeinket jelenlétükkel és szavazataikkal.**

**Siklióernyős Szakbizottság**



# Európa – velünk, vagy ellenünk?

**A Pilóta 1993 évi 4. száma van az ölemben, döbbsenten emlékezek az akkori törekvéseinkre, amelyeket akkor még egyként támogatott a közös siklóernyős sárkányos MRSZ szakág.**

A törekvéseink egyik volt az akkori európai javaslattal amelyet Klaus Tanzler az Európai Légisportok Fórumának koordinátora, a CIVL, az FAI sárkányrepülő-siklóernyős szakbizottsága előtt ismertetett.

A javaslat sok pontja az MRSZ illetékes szakbizottságának 1990-es javaslatait tükrözte, azóta a világban nagyot léptek előre, itthon viszont sikerült teljesen eltérnünk a nemzetközi gyakorlattól. Sőt a folyamatok 8 év alatt sikeresen megosztották a siklórepülő szakágat, amely ma hazánkban az FAI rendszerétől teljes mértékben eltér. Sajnos a sárkányrepülők negyedik éve nem hajlandóak tudomásul venni, hogy a világban a két szakág közös, a siklóernyősök pedig egyfelől az egyesítést szorgalmazzák, másfelől maguk is felrúgták az FAI felosztást és a motoros siklóernyőzést kivonták a hazai könnyűmotoros szakág hatósugarából és a siklóernyőzés szakágához illesztették.

Sajnos az elmúlt 10 évben a hatóság sem állt túlzottan támogatóan szakágaink mellé. Gondoljunk csak arra, hogy először a sárkányrepülők, majd 1999-ben a siklóernyősök kötelezve lettek az azonosító jel vitrolára való felfestésére (az európai javaslat „az azonosító jelet a szárnyra nem kell felírni” volt). 10 éve folyik a vitánk arról az európai gondolatról, ami szerint „különleges orvosi alkalmasság nem követelmény, elegendő a személy nyilatkozata saját

egészségi állapotáról”. Bár az európai törekvés a határátrepüléseket támogatja minden külön engedély nélkül, 1998-ra hazánk mégis 10 kilométeres határsávval zárja el magát a szabad repülők nemzetközi táborától. Ilyen korlátozás még a vasfüggöny idején sem jellemezte a hazai repülést.

Néhány akkori törekvést sikerült a hazai légitörvény megalkotásakor a szakmai előkészítő bizottsággal megértetni és keresztülvinni. Ilyen a repülési területek használatának liberális értelmezett felfogása (a törvény végrehajtási rendeletének 22.§-a alapján), vagy pl., hogy az oktatók a hazai szövetségtől szerzett jogosítás alapján oktathatnak, vagy hogy például a távrepülés során a leszállás bárhol lehetséges.

Sajnos azonban a jogértelmezők sem állnak a helyzet magaslatán, amikor ma még, 7 évvel a törvény hatálybalépése óta is annak a légügyi előírásnak MHSZ szabályozását akarják megkövetelni, amelyek már régóta nincsenek összhangban nemcsak az európai elvekkel, hanem az érvényes törvényes előírásokkal sem.

Mi hát a megoldás?

A sárkányrepülők és a siklóernyősök MRSZ szakmai vezetése minden évben szakmai egyeztetést folytat a légitörvény hatóság vezetésével, hogy a szabályok értelmezése az ellentmondásos törvényi környezetben kielégítse a jogszabályokat és túlságosan ne szigeteljen el miniket Európától. Ezt kell tenni ma is.

Az egyeztetések során el kell jutni odáig, hogy a siklórepülést nagyobb tömegben és régebb óta, tehát valószínűleg nagyobb

„Ikt.szám: 580460/2002.

## Emlékeztető

Készült: 2002. december 3-án a Polgári Légiközlekedési Hatóság hivatalos helységében. Jelen vannak: Bátor László, a PLH megbízott igazgatója; dr. Orlóci Zsuzsanna, a PLH JIO vezetője; Kerekes László, az MRSZ főpilóta siklórepülő helyettese; Tóth Zsuzsanna MRSZ siklórepülő nyilvántartó. A megbeszélés során az alábbi kérdésekben történt megállapodás:

A Magyar Repülőszövetséghez tartozó sportcélú, lajstromozásra nem kötelezett siklórepülő légitörvények (siklóernyők és sárkányrepülők) üzemeltetése az 1995. évi XCVII törvényben (Lt.) és a 141/1995 (XI.30.) Korm. rendeletben (Rendelet) meghatározottak szerint történik. Az Lt. és a Rendelet alkalmazása során a végrehajtást az MRSZ, mint légitörvény üzemben tartó az alábbiak szerint végzi:

1. Az Lt. 17.§ (1) bek. szerinti nyilvántartást a lajstromozásra nem kötelezett légitörvényekre a Magyar Repülőszövetség fekteti fel a repülőklubok adatközlése alapján és ezt a nyilvántartást a Polgári Légiközlekedési Hatóság részére rendszeres időközönként megküldi. Az Lt. 69. § (1) bek. értelmében köteendő felelősségbiztosítást az MRSZ az Allianz Hungária Biztosítónál a nyilván-

tapasztalattal folytató országok szabályozási szintjét figyelembe véve, ezen a területen is illeszkedjünk a civilizált világ követelményeire.

A szabad repülés a világban mindenütt érthető megfogalmazás.

Az FAI illetékes szakbizottságának a neve CIVL (Comité Internationale Vol Libre – Nemzetközi Szabad Repülők Bizottsága), ez arra utal, hogy a motortól és repülőterétől, üzemben tartó szervezettől és értelmetlen korlátozásoktól független sportágat nem szabad egyéni ötletektől indítva túlszabályozni, mert az meg-

tartásban szereplő légitörvényekre megkötö. Az MRSZ a nyilvántartásba vett légitörvények részére az ellenőrzések megkönnyítésére az alkalmassági tanúsítvány hátoldalára ragasztandó igazolást ad ki.

2. Az Lt. 32. § alapján és az 52. § (3) bekezdésben említett bizonyítványként a Magyar Repülőszövetség a légitörvényvezető startkönyvébe bejegyzést tesz, amely igazolja az MRSZ, mint légitörvény hatósági engedéllyel rendelkező szervezet által végzett tanfolyam sikeres elvégzését. Az MRSZ-hez tartozást az MRSZ által kiadott személyre szóló érvényes sportlicenz igazolja.

3. A Rendelet 22. § (2) bek alapján a sportcélú (azaz nem haszoncélú) nem nyilvános fel és leszállóhelyeket a PLH engedélyezi, ha területet a Magyar Repülőszövetség sportcélú repülési területeként dokumentálja és a területekről készített nyilvántartást a PLH részére megküldi.

4. A 63/2001. (XII.23.) KöViM rendelet alapján a légitörvény biztonságára érdekében a Magyar Repülőszövetség kérelmet nyújt be a PLH-hoz, a siklórepülő légitörvények légitörvényalkalmassági felülvizsgálatának elvégzésére és légitörvényalkalmassági tanúsítvány kiadására. Az erre vonatkozó - a jogszabályban előírt dokumentációt - az MRSZ kidolgozza és a feltételeknek eleget tesz, valamint a légitörvényalkalmassági vizsgálatokat végző személyek névsorát a PLH-nak megküldi.”

bosszulja magát. A szabad repülők a közúti biciklisták légitörvény testvérei. Épp annyira nem indokolt számukra az orvosi vizsgálat, a rendszám, a forgalmi engedély és a hatósági vizsgáztatás, mint a kerékpárosok számára. Reméljük, ezt nemcsak azok értik meg, akik maguk is repülnek sárkánnyal ernyővel, hanem olyanok is elfogadják a szakmában jártas emberek véleményét, akik maguk nem jártasak ezen a területen.

Ha így lesz, akkor Európa velünk lehet. És akkor nem lesz szükség a hazánkat től elszigetelő 10 kilométeres lila sávra sem.

Guiriga



## Madártoll Szerkesztősége, Kerekes László szerkesztő úr részére

Tisztelt Szerkesztő Úr! Örömmel láttuk, hogy az Ön által szerkesztett Madártoll című folyóirat is fontosnak ítélte a sikló-repülés szerelmeseinek tájékoztatását a rájuk vonatkozó jogszabályokról. Számunkra ez azért is kiemelt jelentőségű, mert a Polgári Légiközlekedési Hatóság is azt a tartja a legfontosabbnak, hogy a sportág szerelmesei egy jó repülés után biztonságban érejenek földet, s a hobbi-juknak való hódolást ne keserítsék meg a jogszabályok nem kellő ismeretéből adódó viták, félreértések. A jogszabályok, illetve a különféle engedélyek beszerzéséhez szükséges ügymenet ismeretéhez természetesen a hatóság is igyekszik minél több segítséget adni, ám az Önök közreműködése nehezen lenne pótolható mással.

Éppen ezért szeretném felhívni a figyelmét, hogy a jogszabályi ismertetőknek a légi balesetek kivizsgálására vonatkozó része sajnos egy korábbi állapotot tükröz. 2001. január másodikával ugyanis létrejött a légi balesetek szakmai kivizsgálására hivatott, s a Polgári Légiközlekedési Hatóságtól független Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet (PoLéBiSz), s ezzel együtt az idézett jogszabály ide vonatkozó része is változott. A hatályos jogszabályi paragrafusokat mellékelten megküldöm az Ön számára.

Ugyanakkor nagyon megköszöném, hogy lapjukban visszatérnének a témára és olvasóikkal megismertetnék a jogszabályi változásokkal, illetve a PoLéBiSz tevékenységével. A PoLéBiSz

alapvető célja a megelőzés, s ezzel a légiközlekedés biztonságának további fokozása. Ez év elejétől minden légi járművel bekövetkezett balesetet, sőt minden repülőeseményt a PoLéBiSz-nek kell jelenteni, amely lefolytatja az eset szakmai kivizsgálását, s annak tapasztalatait név nélkül közzéteszi, éppen ezért, hogy mások is okuljanak belőle, vagy - ha szükséges - a kellő intézkedések meghozatalával elkerülhetőek legyenek a további hasonló események. Hangsúlyozom, hogy a PoLéBiSz-nek nem célja és nem feladata a felelősség vizsgálata! Ezért - úgy gondolom - közös érdekünk, hogy a szervezet valóban tudomást szerezzen minden repülőeseményről, s megkapjon minden segítséget az ahhoz vezető okok feltárásához.

Közös célunk, a biztonságos légiközlekedés érdekében szívesen ajánlom fel a Polgári Légiközlekedési Hatóság nevében az együttműködésemet. Ha a fentiekkel - vagy bármely más témával kapcsolatban - további információkra lenne szüksége, kérem hívjon, vagy keresse a PoLéBiSz vezetőjét, Mészáros Lászlót (tel: 296-9504)

További jó munkát kíván

**Bajkó Erika**

Polgári Légiközlekedési Hatóság  
kommunikációs vezető

### A módosult jogszabályi paragrafusok:

**Lt. 64. § (1)** Ha a repülés tartama alatt a Magyar Köztársaság területén, illetve a magyar légtérben légijárművet légiközlekedési baleset ér - ideértve a légijármű eltűnését is - vagy súlyos személyi sérülés, illetve halál következik

## Már két éve: PoLéBiSz

be, továbbá, ha a légijármű olyan károsodást vagy szerkezeti hibát szenved (a továbbiakban együtt: légiközlekedési baleset), amely veszélyezteti a légiközlekedés biztonságát, az egyéb vizsgálatoktól független szakmai vizsgálatot kell lefolytatni.

**(2)** Szakmai vizsgálat keretében vizsgálni kell azt a légiközlekedési balesetet nem okozó esetet is, amely a légiközlekedés és az üzeme-lés biztonságát hátrányosan befolyásolja vagy befolyásolhatja (a továbbiakban: repülőese-mény).

**(3)** A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset, illetve a repülőesemény oká-nak és körülményeinek megállapítása és a ha-sonló esetek megelőzése érdekében szüksé-ges intézkedések kezdeményezése. A szakmai vizsgálatnak nem célja a felelősség megállapí-tása.

**(4)** A szakmai vizsgálat nem minősül ál-lamigazgatási eljárásnak.

**Lt. 65. § (1)** A polgári légijárművel bekövet-kezett légiközlekedési balesettel, repülőese-ménnyel kapcsolatos szakmai vizsgálat elvég-zésére a közlekedési és vízügyi miniszter által alapított szerv (a továbbiakban: polgári kivizs-gáló szerv) illetékes. A polgári kivizsgáló szerv független a légiközlekedési hatóságtól, a repü-lőtér üzemben tartójától, a légijármű gyártásá-val, üzemben tartásával, karbantartásával és javításával, valamint a légiforgalom irányításá-val foglalkozó szervtől, továbbá bármely más természetes vagy jogi személytől, akinek (amelynek) érdeke ellentétben áll a polgári ki-vizsgáló szerv feladatával.

**(2)** Az állami légijárművel bekövetkezett légiközlekedési balesettel és repülőeseménnyel kapcsolatos szakmai vizsgálatok elvégzésére a honvédelmi miniszter által kijelölt szerv (a to-vábbiakban: állami kivizsgáló szerv) illetékes.

**(3)** A külön jogszabályban meghatározott súlyosnak nem minősülő repülőesemény szak-mai vizsgálatát a polgári kivizsgáló szerv és az állami kivizsgáló szerv (a továbbiakban: illeté-kes kivizsgáló szerv) a légijármű vagy repülőtér

üzemben tartójának, illetve a légiforgalmi szol-gálatnak a hatáskörébe utalhatja (a továbbiak-ban: üzemben tartói vizsgálat).

**(4)** Az illetékes kivizsgáló szerv jogosult a légiközlekedési baleset és repülőesemény szakmai vizsgálatával összefüggésben a bal-esettel, illetve eseménnyel érintett személyek személyes és egészségi állapotra, kóros szen-vedélyre, büntetett előéletre vonatkozó külön-leges adatait kezelni.

**Lt. 65/A. § (1)** Az illetékes kivizsgáló szerv vezetője a légiközlekedési baleset, illetve repü-lőesemény vizsgálatára szakmai bizottságot alakít és küld ki.

**(2)** A szakmai bizottság létrehozására, tag-jaira, a vizsgálat során a bizottságot megillető jogokra, valamint a bizottság eljárására vonat-kozó szabályokat külön jogszabály állapítja meg.

**(3)** A légiközlekedési baleset, repülőese-mény helyszínének megbontására a külön jog-szabályban meghatározott kivételtől eltekintve a szakmai bizottság vezetőjének a hozzájárulá-sa szükséges. A szakmai bizottság vezetőjének megérkezéséig a helyszínt a rendőrség bizto-sítja.

**Lt. 66. § (1)** Aki légiközlekedési balesetet észlel, köteles azt haladéktalanul a rendőrható-ságnak bejelenteni. A rendőrhatóság haladéktalanul értesíti azokat a szervezetet, amelyeknek a feladatkörébe tartozik a baleset következté-ben veszélybe került személyek részére segít-ség nyújtása; az élet- és vagyonbiztonság vé-delme; a baleset szakmai vizsgálata.

**(2)** Ha a légijármű és a repülőtér üzemben tartója, a légiforgalmi szolgálat, a légijármű személyzete légiközlekedési balesetet, illetve repülőeseményt észlel, köteles azt haladéktala-nul jelenteni az illetékes kivizsgáló szervnek.

**(3)** Ha magyar légijárművet külföldön légiközlekedési baleset ér, azt a légijármű üzemben tartója haladéktalanul köteles az ille-tékes kivizsgáló szervnek bejelenteni. Az illeté-kes kivizsgáló szerv a nemzetközi szerződé-sekben foglaltak alapján jár el. ■



# Sárkányrepülő szakági szekcióülés

**A sárkányosok ülésüket az MRSZ közgyűlése előtti napra hívták össze, hogy képviselőiket a másnapi értekezletre biztosítsák. Akkor még nem tudtuk, hogy másnap megint nem lesz értelme részt venni a közgyűlésen, mert az MRSZ vezetése hagyományához híven megint nem a többség érdekeit követve vezeti le értekezletét.**

A szakági ülésen elsőként a legidősebb kérdés a szakági képviselője, közösen elrendő céljaink az ejtőernyős, a siklóernyős, az UL és a hőlégballonos szakággal. A világban a nemzeti szövetségek a szakágak szövetségeiből állnak, és valamennyi szakág képviselteti magát nemzete repülőszövetségében. A hazai rendszer nemzetközi gyakorlathoz illesztését az a javaslat tükrözi legjobban, amelyet az elnökség elé is terjesztettünk, valamint az ejtőernyős szövetség javaslatába is beillesztettünk.

A szakági értekezlet megválasztotta a korábban kooptált Borovszky Gergelyt szakbizottsági tagnak, és az ötödik helyre Mészáros Ferencet. Így a volt csonka bizottság most 5 fővel (Buzády, Baráth, Kutasi, Borovszky, Mészáros) teljes.

A szakág áttekintette a 2002-es év versenyzeit, és a 2003-as évre a versenyrendezők javaslatait.

A Menyhárt Éva emlékverseny sikeres FAI 2-es kategóriájú verseny volt, de sajnos kevés külföldi résztvevővel. A Cumulus SE ígérete szerint javít a PR munkán, korábban és több csatornán is megindítja a verseny meghirdetését. 2003-ban is lesz Emlékverseny, ha nem lesz rá MRSZ támogatás, akkor is. A ter-

vezett időpont 2003. május 14-25, dunaújvárosi helyszínnel.

A Nemzeti Bajnokság is sikeres verseny volt Pécsen. Hasonlóan az emlékversenyhez, a jelentős MRSZ támogatás a versenyzők számára előnyössé tette a légitovábbítási rendszert. 2003-ban ismét Pécs pályázik a rendezésre, de MRSZ támogatás nélkül nem tudja vállalni a rendezést. A tervezett időpont július 17-27, ismét Pécs-Pogányban.

A Nyikom Kupa csak azért nem volt rangsoroló verseny, mert minimális támogatással, az MKK szabályai szerint, de a legkisebb rendezőgárdával rendezték a versenyt. Magyar rekordok születtek, és a jelentkező borsodi sárkányosokkal és a PSE klubbal együtt az ASE valószínűleg 2003-ban is megrendezi a versenyt.

Az MKK-ba nagyon kevés értékelhető eredmény lett beadva. A fotózás szabályát fel kellene hogy váltsa a GPS igazolás, és a távigazolójap. Sok zavart okoz a siklóernyős eltérő szabályozás, sokan emiatt téves időben és módon adják le dokumentumaikat.

A Nemzetközi versenyek beszámítására kitalált NEMK bevált, a nemzetközi rangsor figyelembe vételével kellő súllyal bekerülnek a hazai rangsorba a nemzetközi porondon elért eredményeink.

A szakági főpilóta helyettese jelezte, hogy 2003-ban a Startalap Bizottságtól függetlenül kívánja megoldani az MRSZ starthelyek támogatási rendszerét. Az MRSZ starthely kezelő klubokkal megállapodást köt, és a szükséges összeget a nyilvántartási díjba tervezi a szakmai továbbképzéseken elhangzottak szerint.

Az ülés végén Kerekes László javasolta, hogy a nemzetközi mintához hasonlóan a sárkányrepülő szakági tevékenységeket a siklóernyősökkel való közös szakági létrehozására, hogy a külön működési, sport, MRSZ és nemzetközi szabályozásokból adódó

anomáliák feloldhatóak legyenek. Rámutatott, hogy a két szakág csak látszólag jelent képviselői, vagy anyagi előnyöket, valójában a hazai szabadrepülés megosztására ad alkalmat, és ezzel a közös érdekvédelem szenved csorbát. ■

## Ma már történelem...

**A sárkányrepülő válogatott keret vezetőjeként úgy gondoltam akkor tudok pontos képet alkotni a leendő csapatagokról, ha együtt repülök velük. Kevés verseny és a hazai korlátozott időjárási viszonyok miatt a rangsorok nem mindig mutatnak objektív képet az erőviszonyokról.**

Így hát a kimondatlan szint, túl a sportszabályzatban meghatározott limitektől, a keret vezető legyőzése volt. Aki nem tudott megverni a levegőben, de a rangsorban előttem állt, az már gyanúsán mázlifaktoros volt.

Az együttrepülések mindig nagy élményt és tapasztalatokat jelentettek. Kik is voltak az igazán nagyok, akikkel anakidején sosem bírtam?

Elsőként akaratlanul is mindig Csiga Sanyi jut eszembe. Mindig irigyeltem azt az adottságát, ami kevés pilótának adott meg, csalhatatlan érzékeléssel „fogta” a leggyengébb emelést is, és mindig ő volt az utolsó a lerohadók között. Nem véletlen, hogy őt tartottuk a sodródó távok királyának, kitartása mellett remek érzékei biztosították számára, hogy rekordszinten művelje mindezt. Jó csapatember is volt, ha hibáztam, odaszólt: „Itt a kétféle”, emlékszem egyszer ennek köszönhettem legnagyobb zártpályán repült tá-



vomat. Sosem sikerült rátekerem, és bár rendkívül jó és hasznos volt velem repülni, mégis utáltam, mert mindig ő került ki győztesen a „légiharcból”, amikor ketőnk közül valaki a földön végezte.

Szakócaival is mindig élmény volt a távrepülés. Precízen köröz és tudatosan indul tovább, ésszel felépítve az aktuális helyzethez illesztett taktikát. Emlékszem, még a kiváló szlovák Kunik is úgy jutott célba térkép nélkül, lemerült akkumulátorú GPS-el, hogy őt kopírozta majd száz kilométeren át. Feleslegesen nem beszél a levegőben, információi hasznosak, érdemes hallgatni rá. ☺



Gondolatban egy fehér kumulusz gomolya felé fordulok és meglátom a piros szárnyat, Takácsy Gézáét. Ő is egy mumus volt számomra az együtt repülések során. Nem nagyon rádiózott, de mozgásából kiszámítható volt miért teszi azt, amit éppen művel. Hazafelé azután mindig kiderült hol volt az a lift, amit Ő hamarabb látott meg, mint a többiek és mint annyiszor, egyszercsak megszökött mellőlünk.

Béres Gabi, a szegedi ász. Nagy arc, de sajnos nem ok nélkül. A keret kiválasztása idején, amikor a '94-es franciaországi EB-re készültünk, mindig a legegyszerűsebb, legkiegyensúlyozottabb versenyző volt. Annak a kivételes tulajdonságnak a birtokában, ami a jó versenyző ismérve, hogy sosem számol a lerohadással, számtalan célt és feladatot teljesített elsőként, a leggyorsabban.

Sok jó pilótát ismertem meg az elmúlt 25 év alatt. Néhányan közülük világszínvonalú eredményekre képes egyszerű pilóták. A folyamatos hazai technikai hátrány mellett is kiemelkedett tudásuk, rutinjuk. Mire lettek volna képesek ezek a pilóták, ha a döntő pillanatban kezükbe kaphatták volna a csúcs-

technikát és a hozzá szükséges felkészülési időt!

Hiszen az alapvető tulajdonságokkal, ami a győzelemhez vezet, rendelkeztek. A négy említett versenyző megtestesítette azt a tulajdonságot, ami a vitorlázó sárkányrepülő versenyek győzteseinek sajátja: KITARTÁS, PRECIZITÁS, DÖNTÉSKÉSZSÉG, OPTIMIZMUS.

Ma már nem tudok együtt repülni a legjobbakkal. Ahhoz jóval több idő és drágább technika kellene. Végre hazai légtérben is sikerült néhány ügyes kezű pilótánknak felzárkózni, és eközben világszínvonalú technikához jutni. És bár én lemaradtam tőlük, azért figyelemmel kísérem a Nagyok Csatáját. Sajnos itthon azonban egyre kevesebb a verseny, nincs szervezetszerű versenyztetés, a sportfelkészülés gyilkosa: az önmenedzselés lett a divat, amivel sajnos együtt járnak a szubjektivitásból eredő tévedések.



Csak tanácsolni tudom nekik azt a négy bűvös elemét a sikernek, amit annakidején a levegőben tanított meg nekem a Sárkányos Magyar Válogatott.

Miért is jutott eszembe mindez?

Talán mert épp jövőre lesz 30 éves a hazai sárkányrepülés.

Guriga



Siklórepülő klubképviselők! Az alábbi táblázatban megtaláljátok az MRSZ starthelyként kezelésre ajánlott starthelyekre a szűkösebb anyagi lehetőségek miatt korlátozottabban tervezett költségtámogatásokat.

A támogatás igénybevételéhez az MRSZ-szel írásos megállapodást kell kötni. A megállapodásban a kezelő klub vállalja:

- hogy 2003. január 1-ig befizeti az MRSZ tagdíjat.
- biztosítja a szakágban nyilvántartott személyek és az MRSZ siklórepülő iskolák számára külön díj fizetése nélkül a starthely használatát egész évben.
- használható állapotban tartja a starthelyet és a leszállót.

## Starthelytámogatás 2003-ra

- információt ad a starthely működéséről (infótábla, Madártoll, hivatalos honlap).
- legalizálja a starthelyet, kapcsolatot tart a tulajdonossal és a környezetvédelmi szervvel.
- a starthely szakmailag alkalmas kell, hogy legyen (biztonságos startlehetőség, elérhető leszálló, használható légtér).
- a starthely kezelő vállalja, hogy a starthely használatát csak a jogosult nonprofit használók számára biztosítja.
- a starthely kezelő a starthely felméréshez adatot szolgáltat.

Várom azokat a kezelőket, akik a csatolt feltételekkel a megállapodást vállalják.

**Kerekes László**  
MRSZ főpilóta helyettes

KLUB	STARTHELY	TERV
ASE	Nyikom	300 ezer
ASE	Óbuda	150 ezer
Bácska RE	Kalocsa csörlőpálya	300 ezer
Blue Sky	Jakab hegy	100 ezer
Blue Sky	Tenkes hegy	60 ezer
Eged Eagles	Nagyeged	300 ezer
Kettő SE	Máriaalom	80 ezer
MSE	Újlaki-Mária	150 ezer
MSE	Kilenc fa, Vöröskővár	250 ezer
Sky Klub Győr	Csobánc	50 ezer
Sky Klub Győr	Somlyó	50 ezer
Albatrosz	Mór Csóka hegy	50 ezer
Rair Gödöllő	Kartal	100 ezer
Tokaj Fly	Tokaj	100 ezer
Gyöngyösi SSK	Sárhegy	50 ezer
Gyöngyösi SSK	Kékes	50 ezer

Sárkányrepülő rangsor 2002					
Név	MKK	MEE	NB	NMK	ÖSSZ
1. Ujhelyi Balázs	602	199	602	403	1806
2. Kutasi Ferenc	426	510	299	45	1280
3. Bertók Attila			579	630	1209
4. Kovács Endre	334	70	466	209	1079
5. Medák Tamás		423	436	39	898
6. Borovszky Gergely		542	290	48	880
7. Takács Géza	48	317	364		729
8. Szerda László	118	219	390		727
9. Gruber Ferenc		277	375	42	694
10. Lázár Olga	171	227	266	24	688
11. Borbély Tibor		126	365	9	500
12. Mészáros Ferenc	99	192	148		439
13. Gergely Sándor		110	199	51	360
14. Pásztor Ottó		238	117		355
15. Takács István			316		316
16. Filipovits Attila			258		258
17. Majoross István		112	144		256
18. Pándy Zoltán			211	42	253
19. Ferencz Lajos			219		219
20. Béres Gábor			206		206
21. Kecskés Péter		197			197
22. Kmetykó János		172			172
23. Dr. Kövesdi József		157			157
24. Kerekes László		108	40		148
25. Kánnár László			138		138
26. Vágány András		125			125
27. Nagy László				84	84
28. Bíró Zoltán				63	63
29. Vitkovszki József		50			50
30. Horváth Zoltán		20	10		30
31. Szabó Gábor		10	18		28
32. Szász József				27	27
33. Szakály Loránd			25		25
34. Borbély Gábor			24		24
35. Fehér Csaba				21	21
36. Táskai Ferenc		18			18

Sárkányrepülő MKK 2002	Értékelhető eredményt beadott versenyzők: Az évben minősült versenyzők száma: A képlettben számolt távminimum: Szorozókkal számnított legnagyobb km érték:	7	Pont:	Km:	Fp:	Felpadat:	Helyszín:	Büntetés	Hiányosság
Ujhelyi Balázs PSE	6/28 Nyirkom-Kunágota Ny	191,0	1	42,7					
	5/4 Niregy-Balmazújváros	98,0	2	278,4				10%	nincs vonatkozólap-igazolás
	6/1 Nyirkom-Kunágota	132,0	0	216,9					
	6/26 HHHH-Kecskéd	103,0	2	293,6					
	7/8 Dicsőente-Apc-Dicsőentő	110,0	2	314,7				10%	nincs vonatkozólap-igazolás
	3/30 Dunakeszi-Dőcsfő	22	0	18,0					
	4/28 Dunakeszi-Miskolc	137	1	298,9					
Kutasi Ferenc MALÉV	6/1 Nyirkom-Békkécsaba	142	0	234,7					
	6/22 Nyirkom-Békkécsaba	94,0	0	149,4					
	6/29 Nyirkom-Békkécsaba	172,0	1	379,8					
	6/22 Nyirkom-Kunágota	98	0	156,5					
	6/1 Nyirkom-Békkécsaba	112	0	0,0				érvénytelen	nincs legifó
	6/29 Nyirkom-Monostorpályi	143	0	236,5					
	7/28 Óbuda-Szombathely	142	0	234,7					
Kovács Endre PSE	9/30 Óbuda-Siófok	103	1	220,3014701					
	8/26 Békkécsaba-Kálfa	95,2	0	126,0				10%	start igazolással nincs magasság
	8/27 Békkécsaba-Abadszalók	78,4	0	103,0				10%	start igazolással nincs magasság
	8/28 Békkécsaba-Abadszalók	50,8	0	61,0				10%	start igazolással nincs magasság
	9/7 Bcsaba-Felkőger-Mezőber.	52,6	3	144,0				10%	start igazolással nincs magasság
	4/28 Dunakeszi-Miskolc	137	1	298,9					
	6/29 Pogány-Lányosok	25	0	26,67888015					
Lázár Olga Kvasz A. RK.	6/30 Pogány-Kadarkút	55,6	0	69				10%	nincs vonatkozólap-igazolás
	8/3 Andrásida-Dáka	64,1	1	130,3850428					
	8/25 Szombathely-Ferencvásártelkő	24,3	0	25,4					
Szerda László - MALÉV	5/2 Dunajváros-Kuts	15,0		15				10%	nincs vonatkozólap-igazolás
	5/1 Sombé-Mosonmagyaróvár	77,0	0	119,1999313					
Mészáros Ferenc Szombathelyi RK	6/24 Nyirkom-Miskolc	21	0	0,0				érvénytelen	nincs legifó
	6/29 Nyirkom-Békkécsaba	38	0	0,0				érvénytelen	nincs legifó
	7/29 Óbuda-Siófok	?	0	0,0				érvénytelen	nincs legifó
Takács Géza - MSE									
Gergely Sándor MSE									





## Köszönöm – és Égzáró 2002

**Nem akarok két cikket írni egy újságban, a két téma egyébként is egy folyamatba tartozik. Nem vagyok én lírikus, azt sem mondhatom, Pamír írni kuss.**

Néztem a képet a Madártoll novemberi számában. Mellettem Gyuri bácsi, szép barna haja alatti kedves tekintete. Hát lehet, hogy az öreg fiatalabb... Én meg jó őssen, a korom és a Pamír maga alá temetett lavinája miatt.

Hát, köszönöm, hogy élek, köszönöm azoknak, akik gratuláltak, köszönöm azoknak, akik a tolokocsiból újra a levegőbe juttattak. Köszönöm, hogy az FAI-kittüntetésre a sárkányosok javasoltak. Köszönöm, hogy a Madártollban néztek velem farkaszemet és nem a Népszabadságban. Az utóbbinak köszönő gondolataimat nem tudnám leírni, mert nem ismerem a tolvajnyelvet.

Még sokatoknak kellene köszönetet mondanom, sok apró betűs oldal telne meg, ahol Ti szerepelnétek, a REPÜLŐSÖK! A Podbrezovai EB búcsúestjén tör-



tént, hogy egy magyar pilóta megkérdezte tőlem:



– Miért szeretnek téged itt, Pamír, mikor nem is tudsz jórészeddel beszélni sem?

– Hát tudod, mind a két kezemben magyar bor van, és ezt töltögetem, amerre botladozok az asztalok között. Csinald te is ezt.

– De én nem szeretem a bort.

– Kit érdekel, hogy te szereted-e, csak kínáld szeretettel és emlékezni fognak rád.

A titok abban van, hogy adjál önzetlenül és adjál még tovább. Tehát, ha valakit szeretsz, azt a legfontosabb érdekből teszed: azért, hogy szeressenek.

Hát ezt érzem és ezt köszönöm, hogy ránk szavaztatok Párizsban és itt is.

Az égboltzáró is ilyen volt A kulcsot fából faragtuk Bagi Zsoltival. 14 magyar és nem tudom hány szlovákkal búcsúztattuk a 2002-es idényt, súlyos háromtusával (bor, sör, pálinka).

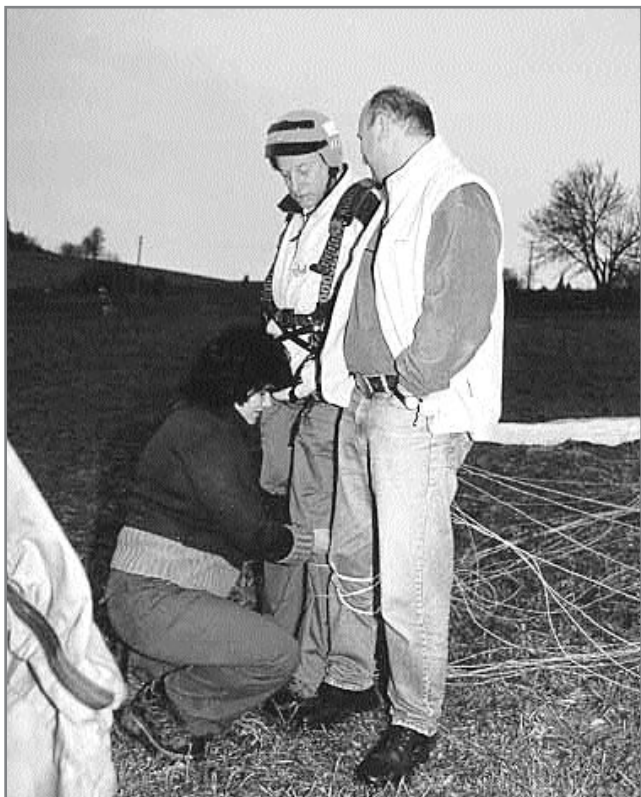
2002. nov. 15-én főpróba reggelivel, majd az ismert Pleše starthelyre vonultunk.

A hasheveder alá dugtam a méretes kulcsot, a rákötött 1m<sup>2</sup>-es zsebkendővel. A leszálló felett kb. 150 m-en ledobtam a kulcspilótás ernyőt. Sikeres nyitás, majd spiráloztam az alattam lebegő kulcs körül. Igazán jól működött a gyerekjáték. Aztán minden veszteség nélkül, azaz mindenki sikeres leszállása után visszavonultunk a záróbuli színhelyére, Dolná Lehotára.



Szlovák barátaink gratuláltak az égboltzárás főpróbájához. Másnap élesben ugyanonnan, megszapordott szlovák pilótákkal. Kicsit késtünk reggel, mert az esti csülkös babgulyás és egyéb hígítók megfekték a gyomrunkat. Hát bizony most érzem, hogy milyen a farkasnak, ha követ raknak a gyomrába. (Piroska és a farkas)

A vége felé startoltam, hogy lássák a záró kulcs repülését. Minden jól ment, magasan értem a már leszállt mezőny fölé. Kétnyelvű ordítózással zártam az eget és dobtam a kulcsot. Minden jól működött, csak a célt tévesztette el a kulcspilóta. A leszálló melletti patak fáiának legmagasabbikán lógott a kulcs ernyőstül. Amper (Miro Janičiar) közölte, hogy amíg a kulcs a levegőben, az eget nem tekinti bezártnak. A leszedés művelete sikeres volt, a faluban kért fűrésszel és a közben előkerült liter rummal. Ezután a Podbrezova gyár terepjárójával, az említett támaszpontra robogtunk. a többiek után. Itt már felsorakozott csapatok vártak minket különböző mókás versenyszámokban. Szalom hegynek fel és le hőlégballon kosarakkal, Mohos Csaba bekötött szemmel vezette a háromtagú csapatot - sárkánnyal a vállukon - ugyanazon a pályán. Ők a bekötött szemű hordágy-cipelőkkel vetélkedtek. A hordágy betege az örökös Jarónk, 128 kg



plusz hordágy. Csabáék győztek. Később bokában összekötött pilóták - Amper és Robo Krállik, Pamír és Zsolti - ernyővel előre startot mutattak be. Nem szeretnénk megismételni... Ezt katonai surranó-hajító verseny követte. Az első 24 m felett, Bohus Kolesár volt a legrövidebb. Ő majdnem magát ütötte agyon a bakancsral, mert kicsúszott a kezéből.

Főszponzorunkat Marian Zima igazgató úr képviselte, aki átadta az évben jól szereplőknek a gyár ajándékait. Én is kaptam két szép könyvet meg oklevelet.

Gyerekek, érdemes tovább csinálni, akkor is, ha már 3/4 60 múltam hét perccel.

Még egyszer köszönöm Nektek, mert miattatok van minden.

Pamír



-----Original Message-----

From: cp@levele.hu

[mailto:cp@levele.hu]

Sent: Saturday, November 30, 2002 2:26 AM

To: sikloreper@aeroclub.hu

Subject:

HIRDETÉS JELLEGŰ LEVÉL - NE OLVASSA EL, HA ÚGY GONDOLJA, NEM ÖNNEK SZÓL!

Tisztelt Cím !

AMIT KÍNÁLOK:

2 fő részére, 5500 Ft/szoba nagy nappalival, főzési lehetőséggel, szívélyes vendéglátóval.

Huzamosabb tartózkodás esetén kedvezményt biztosítok!

Bőséges svédasztalos reggelivel ébreszthetem 800 Ft-ért.

Zárt parkoló, szauna, masszázs.

Borkóstolót, illetve a kiválasztott nedű(k) megvételét is biztosítom.

Sátorozási lehetőség az udvarban.

Kilátás: a szökőkútra minden szobából! (bővebb info honlapon)

Ingyenes programszervezés!

Mindig szeretettel várom Villány legolcsóbb panziójában !

Maradok továbbra is tisztelettel:

Külgusz Imre

Centrum Panzió

Villány, Deák Ferenc u. 2. 7773

20,3404501 - 72/493099

www.centrumpanzio.hu

## Tisztelt ajánlattevő!

**A címem a Magyar Repülőszövetség siklórepülő szakágának hivatalos szakmai levelezési címe. Tájékoztatom, hogy szakágunk a siklóernyősök és a sárkányrepülők szakága számára a Szársomlyó hegy jelenleg a természetvédelmi hivatal miatt tiltott terület.**

Ha ez nem így lenne, valószínűleg lelkifurdalás nélkül továbbítanám levelét az ország mintegy 1070 siklórepülője felé. Valószínűleg a hegyen való repülés legális engedélyezése jelentős számú pilótát vonzana a körzetbe, érezhetően növelve a helyi vendéglátás sikerét.

Közös érdekünk tehát, hogy az ország egyetlen siklórepülő paradicsoma újra engedélyezett legyen a siklórepülés szerelmesei számára, akik egyébként fele annyi taposási kárt jelentenek a védett szférákra, mint az egyszerű turistáké, lévén, hogy mi nem lábón sétálunk vissza. Így a helyi érdekek sem sérülnének egy - valójában indokolatlan - természetvédelmi tilalom miatt.

Tisztelettel:

**Kerekes László**  
MRSZ főpilóta helyettes

## MŰSZAKI VEZETŐK TOVÁBBKÉPZÉSE

A PLH (Polgári Légiközlekedési Hatóság) felhatalmazása alapján a Magyar Repülőszövetség üzemeltetésében lévő siklórepülők (siklóernyők és sárkányrepülők) légialkalmassági felülvizsgálatra felhatalmazott személyek (siklórepülő műszaki vezetők) felkészítését, vizsgáztatását és megbízását 2003. január 10-én és 11-én tervezem.

### A program:

- Az MRSZ siklórepülő felülvizsgáló szervezetének felépítése.
- Siklórepülő felülvizsgáló személyekkel szemben támasztott követelmények.
- Siklórepülők felülvizsgálati eljárása és vizsgálati eszközök.
- A felülvizsgálatok minőségbiztosítási kérdései.
- Folyamatszabályozás, non-profit orientáltság.
- Légialkalmassági kategóriák, típusok.
- A felülvizsgálatok dokumentálása.

A továbbképzésen a klubok által felterjesztett személyek szakmai önéletrajzzal (név, lakcím, tel, Email, végzettség, szakmai gyakorlat) és személyes megjelenéssel vehetnek részt.

Számukra a továbbképzés díjtalan, eredményes vizsga esetén elnyerik az MRSZ megbízását, és számozott bélyegzőt kapnak, amellyel az általuk kiadott alkalmassági igazolásokat hitelesíthetik.

**A továbbképzés helye** a Magyar Repülőszövetség (Bp. XIII. Dagály u. 11.), tervezett ideje: január 10-én pénteken 14 órától 20.00-ig, és január 11-én szombaton 10.00-tól 16.00-ig.

**További információkat az MRSZ-től kaphatsz (tel: 2394456/111, vagy 20/3646921).**

**Kerekes László**  
MRSZ főpilóta-főmérnök  
helyettes

## Miért érdemes ezt a mentőernyőt választani?!

Típus	Optimális/max. terhelés (kg)	Kupola felület (m <sup>2</sup> )
Galaxy GP 1/s	80/110	25
Galaxy GP 2/s	90/130	28
Galaxy GP 3/s	125/150	32
Galaxy GP 36/s	145/170	36
Galaxy GP 40/sd	190/210	40

Nyolc fontos érv:

1. Mert a látványosan széles **típusválaszték** lehetővé teszi siklóernyősök, sárkányrepülők számára, hogy a számukra legmegfelelőbb típust használhassák, ami **pénz megtakarítást** és nagyobb **működési biztonságot** eredményez!!!
2. Mert a kupola anyaga megfelelő kezelés esetén akár **25 évig** is használható!!!
3. Mert **nem siklóernyő gyártó cégek mellékterméke**, hanem a mentőernyő előállításra specializált gyártó készíti, **22 éves szakértelemmel!!!**
4. Mert **gyári garancia** és megfelelő dokumentáció, szaktanácsadás járul hozzá!!!
5. Mert **könnyű** és a gyár által szabadalmaztatott **különleges technikai megoldások** miatt jellemzően **gyors nyílású**, nyitott állapotban pedig **stabil!!!**
6. Mert sebességtől függetlenül már **30-60 méteres magasságból** is biztonságosan alkalmazható!!!
7. Mert mind a használt, mind az új ernyők piacán mutatott **kiváló ár-érték arány** is hozzájárult, (az új ernyő vámolással együtt, már nettó **69.000 Ft-tól** kezdve beszerezhető!) hogy **16 országban** használják nagy sikerrel!!!
8. Mert a legtöbb **régi és új beülőbe, hevederbe** beépíthető, **vagy a beülőre külsőleg rögzíthető gyári tokban!!!**

### FONTOS!!!

Megfelelő szervezéssel akár jelentős árkedvezményt is tudunk nyújtani az ernyők árából!!!  
Ezért már a legtöbb klubban megtalálhatóak segítők.  
Kedvezményes vásárlási lehetőségért keressétek klubotokban segítőtneket, ha még ilyen nincs, bátran jelentkeztek segítőtneket!!!

*Te mentőernyő nélkül repülsz???*

*Te rábízod az életed drága és bizonytalan használt mentőernyőkre???*

**Pedig, ha életben vagy, sokkal könnyebb elmesélni az unokáknak, hogy milyen szép dolog a repülés!!!**

Információ: **UTREBO Kft.**,  
a Galaxy High Technology kizárólagos magyarországi forgalmazója  
Postacím: UTREBO Kft. 8200 Veszprém Sólyi út 18.  
e-mail: utrebo@vnet.hu  
tel: 20/542-61-98

## Szabad repülők nyílt napjai

Meghívó



Az Amator Siklórepülő Egyesület szervezésében a Magyar Repülőszövetség nagy ta-

nácstermében (Budapest, XIII. kerület Dagály utca 11. második emelet (bejárat az épület Jakab József utcai telephelyéről a porta melletti lépcsőházban) minden szerdán 19 órától 21.00-ig előadásokkal egybekötött nyílt napot szervez siklóernyősök és sárkányrepülők, azaz a szabad repülés szerelmesei számára.

**Az előadások programja:** December 18. „Monte Carlo” filmvetítés és ismeretető a túráról. Január 8. „Új év, új élet” mentőernyő használat és tréning indító. Január 15. „Hatósági kapcsolat”: bemutatjuk a PLH vezetőjét. Január 22. „A természetbe illeszkedve”: közös fórum a természetvédelemért felelős személyekkel Január 29. „Elképzelések a jövőről” Bemutatkozik az MRSZ új elnöke: Vári Gyula

**Az előadások előtt 17 órától már:** **Böngésző** (aktuális és régi Cross Countryk, tankönyvek, térképek, szakmai ismertető, video filmek); **Büfé** (zsíros kenyér, szendvics, üdítő, sör); **Papírozó** (klubtagság, nyilvántartás, légialkalmassági, startkönyv, növendék napló); és **Vizsgáló** (előzetes egyeztetéssel kupola légáteresztés mérés).

**Minden szerdán szeretettel vár az**

ASE

## BÖRZE

**Hirdetési tarifáink**  
**1/6 oldal 1000 Ft**  
**2/6 oldal 2000 Ft**  
**1/2 oldal 3000 Ft**  
**1/1 oldal 4000 Ft**

**Kedves Hirdetőnk!** 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”.

**Pinczés-Balog Attila**

hirdetésszervező

E-mail: xatesz@freemail.hu

Tel.: (1)249-0007; (70) 384-8491

**B. B. Bence**  
**motoros szárny**  
**eladó**  
**ragyogó állapotban,**  
**hangárban tárolt,**  
**20 órát repült, 5 éves**

**Ambrus Szilárd**

**Tel.: (06-30)9-374-640**

2/2

**Eladó**

CX vitorla 50 E Ft-ért;  
 CX szárnyváz 30E Ft-ért;  
 Apolló tandem trike hibás  
 Molson motorral, Rotax  
 gyújtással 50E Ft-ért;  
 Apolló tandem trike motor  
 és kerekek nélkül 10E Ft-ért.

**Bánhidi László**

**Tel.: (30) 9862-648**

**A-keretes Apolló trike**

Rotax 503 2W 97-es,  
 70 órás motorral, fa légcsavarral,  
 permetező berendezéssel  
 külön-külön is eladó.

**Ugyanitt eladó Aircross trike**  
 orrkúppal, kerékburkolattal.

**Érdekelne Jet Star trike.**

**Balogh K Sándor**

**Tel.: este (77) 420-140**

**Mobil: (30) 286-4260**

**Eladó!**

Subaru motor (sárkányon volt)  
 és egy könnyű kagylóülés.  
 Ugyanitt egy Burán 500 bur-  
 kolt trike három rugózott ke-  
 rékkel, műszerekkel,  
 újszerű állapotban,  
 dupla gyújtásos 1V-s motorral.

**Figyelem!** Javítok fa légcsa-  
 vart; üvegszálás idomokat  
 készítek sablonnal.

**Farkas Gábor**

**Tel.: (30) 9532-196**



**Nagyon csendes,**  
**kellemes hangú,**  
**turbó- és olajhűtős,**  
**üzembiztos,**  
**rezgésmentes,**  
**levegőben újraindítható**  
**négyütemű Yamaha háti-**  
**motor 400 E Ft-ért eladó.**

**Bíró Bálint**

**Tel.: (30) 905-9925**

2/1

**Hasheveder kéne,**  
**pondrót eladok!**

Jó állapotú, könnyű  
 hashevedert vennék,  
 lehetőleg mentőernyő-zseb-  
 bel. Eladom csuda áramvo-  
 nalas, rózsaszín pondrómat.

**U. Balika**

**Tel.: (30) 962-6070**

Börze

119. szám – 2002. november

madártoll

**DHV 2.iii  
BRONTES  
52 km/h**

*Sky Paragliders Hungary*

12/12

**SKY PARAGLIDERS HUNGARY  
2002. kollekcioja**

**FIDES /DHV1/  
45km/h, 1,2m/s, 7,3  
LIFT /standard/  
45km/h, 1,2m/s, 7,7  
BRONTES /DHV2/  
52km/h, <1,1m/s, >8  
FLIRT /performance/  
50km/h, 1,0m/s, 8,6  
FEVER /SHV comp./  
60km/h, 1,0m/s, 8,7  
FLARE /DHV comp./  
60km/h, 1,0m/s, 9,2  
GOLEM /SHV biplace/  
45km/h, 1,2m/s 7,8**

A Magyarországon forgalomba hozott SKY termékek kizárólagos forgalmazója továbbra is a **SKY PARAGLIDERS HUNGARY**.  
A garanciális és egyéb igényeket mi érvényesítjük a gyár felé. Pilóta társaink közvetlenül tőlünk rendelhetnek, de várjuk további önjelölt forgalmazók jelentkezését is.

skysatya.fw.hu, www.tar.hu/skypgsatya  
skysolt@axelero.hu  
30/222-3301 Solt Sándor (Satya)

12/12



Maritime Alpok túra és Monaco Safety Training

Az Air 176a Szabványok szerinti a természetvédelem terén működő, a Központi Üzemeltetési Központtal (MCS) közösen megvalósított a Liguriai Alpok (Ligurian Alps) túráról és a Monaco Safety Training-ről.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.

A II-es szegély körüli túra a környékbeli természetvédelmi területek állapotát a környékbeli természetvédelmi területek állapotát vizsgálja.



Jelentkezési: 06209 264 251, szmk@ehotmail.com

Használt felszerelések listája

19W/1
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²

19W/2
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²

19W/3
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²

19W/4
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²

19W/5
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²
Aero 11 2000 g/m²



Az új Gradient Alpenglider (DHV 2)
Az új Gradient Alpenglider (DHV 2)
Az új Gradient Alpenglider (DHV 2)
Az új Gradient Alpenglider (DHV 2)
Az új Gradient Alpenglider (DHV 2)
Az új Gradient Alpenglider (DHV 2)
Az új Gradient Alpenglider (DHV 2)
Az új Gradient Alpenglider (DHV 2)
Az új Gradient Alpenglider (DHV 2)
Az új Gradient Alpenglider (DHV 2)

Az új Ozome Vulkan (DHV 2)
Az új Ozome Vulkan (DHV 2)
Az új Ozome Vulkan (DHV 2)
Az új Ozome Vulkan (DHV 2)
Az új Ozome Vulkan (DHV 2)
Az új Ozome Vulkan (DHV 2)
Az új Ozome Vulkan (DHV 2)
Az új Ozome Vulkan (DHV 2)
Az új Ozome Vulkan (DHV 2)
Az új Ozome Vulkan (DHV 2)

**ENAIRBY**

(20) 9458-658

**SIKLÓERNYŐS ISKOLA**

**SIKLÓERNYŐS  
TANFOLYAMOK**

Teljes felszerelést,  
oktatói anyagot  
biztosítunk!

**ÚJ ÉS HASZNÁLT FELSZERELÉSEK**

**ERNYŐK**

Leírás	Ár	Leírás	Ár	Leírás	Ár
100-110 cm	8000 Ft	100-110 cm	8000 Ft	100-110 cm	8000 Ft
110-120 cm	10000 Ft	110-120 cm	10000 Ft	110-120 cm	10000 Ft
120-130 cm	12000 Ft	120-130 cm	12000 Ft	120-130 cm	12000 Ft
130-140 cm	14000 Ft	130-140 cm	14000 Ft	130-140 cm	14000 Ft
140-150 cm	16000 Ft	140-150 cm	16000 Ft	140-150 cm	16000 Ft
150-160 cm	18000 Ft	150-160 cm	18000 Ft	150-160 cm	18000 Ft
160-170 cm	20000 Ft	160-170 cm	20000 Ft	160-170 cm	20000 Ft
170-180 cm	22000 Ft	170-180 cm	22000 Ft	170-180 cm	22000 Ft
180-190 cm	24000 Ft	180-190 cm	24000 Ft	180-190 cm	24000 Ft
190-200 cm	26000 Ft	190-200 cm	26000 Ft	190-200 cm	26000 Ft

**REZULK**

Leírás	Ár	Leírás	Ár
100-110 cm	8000 Ft	100-110 cm	8000 Ft
110-120 cm	10000 Ft	110-120 cm	10000 Ft
120-130 cm	12000 Ft	120-130 cm	12000 Ft
130-140 cm	14000 Ft	130-140 cm	14000 Ft
140-150 cm	16000 Ft	140-150 cm	16000 Ft
150-160 cm	18000 Ft	150-160 cm	18000 Ft
160-170 cm	20000 Ft	160-170 cm	20000 Ft
170-180 cm	22000 Ft	170-180 cm	22000 Ft
180-190 cm	24000 Ft	180-190 cm	24000 Ft
190-200 cm	26000 Ft	190-200 cm	26000 Ft

**MENTŐERNYŐK**

Leírás	Ár	Leírás	Ár
100-110 cm	8000 Ft	100-110 cm	8000 Ft
110-120 cm	10000 Ft	110-120 cm	10000 Ft
120-130 cm	12000 Ft	120-130 cm	12000 Ft
130-140 cm	14000 Ft	130-140 cm	14000 Ft
140-150 cm	16000 Ft	140-150 cm	16000 Ft
150-160 cm	18000 Ft	150-160 cm	18000 Ft
160-170 cm	20000 Ft	160-170 cm	20000 Ft
170-180 cm	22000 Ft	170-180 cm	22000 Ft
180-190 cm	24000 Ft	180-190 cm	24000 Ft
190-200 cm	26000 Ft	190-200 cm	26000 Ft

**SISÁKOK**

Leírás	Ár	Leírás	Ár
100-110 cm	8000 Ft	100-110 cm	8000 Ft
110-120 cm	10000 Ft	110-120 cm	10000 Ft
120-130 cm	12000 Ft	120-130 cm	12000 Ft
130-140 cm	14000 Ft	130-140 cm	14000 Ft
140-150 cm	16000 Ft	140-150 cm	16000 Ft
150-160 cm	18000 Ft	150-160 cm	18000 Ft
160-170 cm	20000 Ft	160-170 cm	20000 Ft
170-180 cm	22000 Ft	170-180 cm	22000 Ft
180-190 cm	24000 Ft	180-190 cm	24000 Ft
190-200 cm	26000 Ft	190-200 cm	26000 Ft

**VARIÁNK-GRUP**

Leírás	Ár	Leírás	Ár
100-110 cm	8000 Ft	100-110 cm	8000 Ft
110-120 cm	10000 Ft	110-120 cm	10000 Ft
120-130 cm	12000 Ft	120-130 cm	12000 Ft
130-140 cm	14000 Ft	130-140 cm	14000 Ft
140-150 cm	16000 Ft	140-150 cm	16000 Ft
150-160 cm	18000 Ft	150-160 cm	18000 Ft
160-170 cm	20000 Ft	160-170 cm	20000 Ft
170-180 cm	22000 Ft	170-180 cm	22000 Ft
180-190 cm	24000 Ft	180-190 cm	24000 Ft
190-200 cm	26000 Ft	190-200 cm	26000 Ft

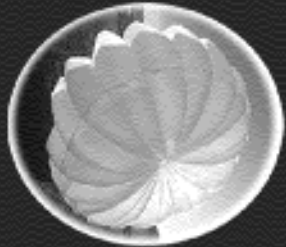
**OVERALL**

Leírás	Ár	Leírás	Ár
100-110 cm	8000 Ft	100-110 cm	8000 Ft
110-120 cm	10000 Ft	110-120 cm	10000 Ft
120-130 cm	12000 Ft	120-130 cm	12000 Ft
130-140 cm	14000 Ft	130-140 cm	14000 Ft
140-150 cm	16000 Ft	140-150 cm	16000 Ft
150-160 cm	18000 Ft	150-160 cm	18000 Ft
160-170 cm	20000 Ft	160-170 cm	20000 Ft
170-180 cm	22000 Ft	170-180 cm	22000 Ft
180-190 cm	24000 Ft	180-190 cm	24000 Ft
190-200 cm	26000 Ft	190-200 cm	26000 Ft

**BAKANCSEK**

Leírás	Ár	Leírás	Ár
100-110 cm	8000 Ft	100-110 cm	8000 Ft
110-120 cm	10000 Ft	110-120 cm	10000 Ft
120-130 cm	12000 Ft	120-130 cm	12000 Ft
130-140 cm	14000 Ft	130-140 cm	14000 Ft
140-150 cm	16000 Ft	140-150 cm	16000 Ft
150-160 cm	18000 Ft	150-160 cm	18000 Ft
160-170 cm	20000 Ft	160-170 cm	20000 Ft
170-180 cm	22000 Ft	170-180 cm	22000 Ft
180-190 cm	24000 Ft	180-190 cm	24000 Ft
190-200 cm	26000 Ft	190-200 cm	26000 Ft

... hogy a mentőernyő tényleg a **MÁSODIK ESÉLY** legyen!



**Charly  
Second  
Chance**

**65 ezer Ft**

Legjobb minőség –  
legkedvezőbb áron!  
Német gyár –  
német precizitási!  
Nagy választék!

www.finsteralwilder-charly.com

A hirdetői felhívásokért érkező üzleti csekkok 10% kedvezményt kapnak!