

m

132. szám – 2003. december ■ Rovatcím

madártoll



A hazai szabad repülők lapja

Postacím:

Amatőr Siklórepülő Egyesület
1550 Budapest, Pf. 59.

Szerkesztő: Kerekes László

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

Tipográfia: Magyar Bertalan

Tel.: (30) 9642-652
E-mail: beric@index.hu

Grafika: Hemmert László

Nyomda: Press + Print Kft.
Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.
Vezető: Tóth Imre

Hirdetésfelvétel: Magyar Bertalan

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

Tervezett megjelentetés havonta, lapzárta az adott hónap 2-a. Kiadványunkat a hazai szabad repülést támogatók részére küldjük, névre, címre postázva. **A támogatást** a fenti címre normál postai csekken befizetve, vagy az Amatőr Siklórepülő Egyesülethez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

Lapunk példányai kedvezményes, 300 Ft-os áron megkaphatók a Tengerszem boltjában: Budapest VII., Teréz krt. 33.

Menni vagy nem menni?

Kommentár az ASE közgyűléséhez

Menni vagy nem menni – ez itt a kérdés, amire – mint három éve mindig – november 22-én is „még nem”-mel választottak az Amatőr Siklórepülők Egyesületének szavazói. A közgyűlés, noha a napirendben szerepelt, végül is jövő tavaszra halasztotta annak eldöntését, hogy önálló siklórepülő szövetség alakítására kérjen-e engedélyt az egyesület az MRSZ-től.

Mint ismert, három éve alakult az ASE; már akkor azzal a nem titkolt szándékkal, hogy – ha muszáj – önálló érdekképviselőként ajánlkozik a magyar siklórepülőknél, a német DHV mintájára. Az alapítók kezdeményezését a siklórepülő társadalom egy része éppúgy gyanakvással fogadta, mint a hatóság; sőt, mint az ASE tagságának egy része: az egyre nehezedő feltételek között évente vetődött föl a kiválás gondolata, ám a szavazáskor mindig az egységpártiak győztek. Az egyesület időközben a Magyar Repülő Szövetség legnagyobb létszámú tagjává nőtt, amelyhez szakosztályként egész klubok csatlakoztak.

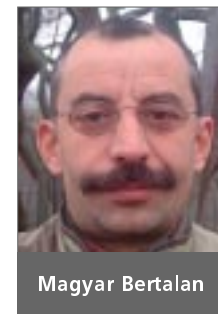
Idén május 30-án, az MRSZ közgyűlésén sem a siklórepülők, hanem az ejtőernyősök javasolták, hogy az MRSZ a „szövetségek szövetsége” lehessen (Madártoll, 2003. június). Ezt a küldöttek végül elvetették. Nemmel szavazott a siklórepülők többsége is, annak dacára, hogy előzőleg támogattuk az ejtőernyősök decentralizációs kezdeményezését. Az MRSZ így továbbra is a magyarországi repülők egyetlen országos szerve maradt; és a bizalom mellett a türelmet is megkapta az új elnökség, ígéreteiért cserébe.

Most, fél évvel később, az MRSZ fölött Dámoklész kardjaként függeszkedik az anyagi csőd réme; s hiába a kormányváltás utáni elnökváltás: pénzt nem, legfeljebb kormánybiztost kaphatunk. Ugyanakkor szép csöndben a sokszorosára emelkedtek a szövetségi tagság közterhei; amiből a mezei repülőknél jószerivel csak az új sportigazolványt jelent némi „hasznos”. Meg az újabb

ígéret, miszerint Budaörs lesz a szövetség központja, ahol még siklóernyőt is fognak gyártani, és hasonlók.

És – noha leszavaztuk; noha „nem időszerű”, noha „így nem lehet pénzhez jutni” stb. – szép csöndben alakulnak a szövetségek, mint a modellezők, az ejtőernyősök; s csatlakoznak alszövetségként az MRSZ-hez: teszik a túlélésért, amit a létszámban legjelentősebb két szakág, a siklórepülők és az UL-esek nem tettek meg.

Nézzük mármint a saját házuk táját: Még a szándékát is kerülve annak, hogy hártás-



Magyar Bertalan

szárnyúak és botkormányosok között ellentétet szítsunk, le kell szögeznünk: mára az MRSZ tagságának – s ilyenformán „bevételeinek” is – jó felét a siklórepülők adják. Azok, akiknek infrastrukturális és egyéb igényei csak apró töredékét teszik ki az épített repülőteret igénylő légi sportágakénak. Azok, akiknek repülőeszközeivel a pénzt csak költeni lehet, keresni nem. Azok, akiknek legkiválóbbjai – túlzás nélkül – a saját zsebükből vannak a világ élvonalában. Azok, akiket – és ez már nagy fejlődés! – egy tag képvisel az MRSZ öttagú elnökségében.

Önmagában azonban ettől még nem kéne azon gondolkodnunk, menjünk vagy maradjunk – ha mindeközben nem rugdoshatnának le bennünket – okkal, ok nélkül – majd’ minden hegytetőről a természetvédők. Ha a valami csoda folytán mégis elstartolókat nem vernék le az égről a természetvédelmi területek fölött földig grasszáló (ezek szerint: természetbarát) NATO-vadászgépek. Ha egy sárkányos, siklóernyős magyar világcsúcs csak a töredékét „érné” egy vadász-, vagy műrepülő rekordnak a magyar repülő közéletben és a médiában (hogy a versenyzésre fordítható támogatásokról már ne is beszéljünk). Ha valaki odahatna, hogy a „legügy”

„Az első napirendi pont keretén belül, Buzády György elnökünk beszámolt az MRSZ elnökségi üléseiről. Véleménye szerint az MRSZ elnöksége, amelynek ő a siklórepülők által delegált tagja, komoly központi kérdések között sokkal jobban érti szakágunk helyzetét, és ha a szabályos működés keretei helyreállnak az MRSZ-ben, akkor a siklórepülő sport az eddigieknél kedvezőbb helyzetbe juthat. Egyelőre azonban az MRSZ léte a tét, és ha az MRSZ közgyűlés által meghatározott határidők és a szakágaknak tett ígéret megvalósulnak, akkor továbbra is az MRSZ-ben a helyünk. A kiugrás eldöntését tegyük májusra, amikor a jelenlegi vezetőség négy éves mandátuma amúgy is letelik.”

(Részlet az ASE-közgyűlés jegyzőkönyvéből)

legalább néha figyelembe vegye a legvédtelenebb pilótákat az újabb és újabb szabályozások során. Ha a rendőr ott és akkor büntetne, ahol és amikor az jogos; ahelyett, hogy a rotorszállal lefújja a lejtőzőket a hegyoldalról...

Ha – hogy csúnyán fogalmazzak – legalább valamit kapnánk a pénzünkért. Ha az a szövetség, amelyhez tartozunk, s amelyet eltartunk, képviselne bennünket.

S mégis, amikor újra és újra felmerül a kérdés, újra és újra szavazunk, és maradjunk. Fizetjük a megemelt tagdíjat, tervezzük a Nyikom Kupát, a Menyhárt Éva Emlékversenyt, az Országos Könnyűrepülő Napot; ha lesz támogatás, ha nem. Lapítunk, ha jön a rendőr, ragasztjuk az azonosítót, takarítjuk a turisták szemetét, féltőn vigyázunk a kőbányák talajára. *Csak repülni engessenek!* – ahogyan Tom Wolfe költőileg fogalmazott *Az igazak*-ban.

Majd talán jövőre döntünk arról is, menjünk vagy maradjunk az MRSZ-ben. Már ha akkor még lesz hol repülni, még lesz miben bennmaradni, avagy lesz honnan kiválni... ■

Papírmunka 2004

A Magyar Repülőszövetség Versenyengedélykérő lapja és a siklórepülők az MRSZ-ben

A klubok szakmai vezetőinek továbbképzésén bemutattuk és elmondtuk, milyen okmányokkal kell jövőre rendelkezni ahhoz, hogy valaki legális MRSZ sárkányos, vagy siklóernyős legyen.

Az MRSZ májusi közgyűlésén megváltoztatta alapszabályát, 2004-re az MRSZ tagdíj nem 30.000 Ft lesz, hanem a klub repüléssel foglalkozó tagjaiként 2000 Ft-ot kell, hogy befizessen, mint éves tagdíjat (ez azt jelenti, hogy például egy 20 fős klub tagdíja 40.000 Ft a tavalyi 30.000-rel szemben).

A siklórepülő üzemeltetés az MRSZ-ben továbbra is csak a szövetséghez tartozó igazolással képzelhető el, így ezt a tagdíjat minden siklórepülő után be kell fizetni, és annak igazolására, hogy nem fiktív adatról van szó, arcképes melléklettel be kell adni a kluboknak kiosztott „Versenyengedély-kérő lap”-ot. Mivel csak tavalyi adatlap állt rendelkezésünkre, ezért értelemszerűen csak az általános részt kell kitölteni (1-től 11. pontokig), az amatőr, vagy hivatásos státuszra, illetve a sportorvosira vonatkozó rovatokat és az adatfelhasználásra vonatkozó szöveges részt ki kell húzni, mert az 2004-re már nem érvényes.

A tagdíjfizetés határideje az MRSZ alapszabálya szerint 2004. január 31. A kluboknak eddig kell az MRSZ-be az összegyűjtött fényképes adatlapokat és a tagdíj összegét eljuttatni. Utána is mód van az MRSZ tagdíjfizetésre, de az már nem jogosítja a klubot további mandátumokra és nem tudjuk, vajon az ígért normatív támogatást utánuk megkapja-e a szakág.

A beadott adatlap után a klubok részére ki-postázzuk az MRSZ igazolványokat, amelyek a tervezet szerint a Nemzeti Sportszövetség (NSSZ) versenyengedélyeként és FAI-liszenszként is funkcionálnak majd. Aki már januárban FAI versenyen kíván indulni, az időben jelezze, hogy számára a szükséges licensz igazolást az MRSZ kiadhassa.

Új klubok az MRSZ alapszabálya értelmében az alakuló okmányokkal a szakbizottság elnökségi küldöttén keresztül az MRSZ elnökségétől kérhetik tagfelvételüket, és ha a felvétel megtörtént, csak akkor vagyunk jogosultak tagjaik nyilvántartásba vételére.

Kérek mindenkit, hogy a gyorsabb ügyintézetet segítse azzal, hogy „időben ébred”. Mert arra, hogy egyenként nyomtassunk kártyát és intézzük a nyilvántartási ügyeket, az MRSZ-nek nincs apparátusa.

Köszönöm a megértéseket és várjuk a 2004-es MRSZ tagok klubjai jelentkezését.

Kerekes László
siklórepülő szakágvezető

A hátimotoros ernyőzés szabályozása az MRSZ-ben

2003. december 1-jén az MRSZ-ben folytatott motoros ernyős megbeszélésen az alábbi döntések születtek.

1. A hátimotoros siklóernyősök verseny tekintetében az UL szakághoz tartoznak, ahogyan azt az FAI is műveli, ezért célszerű az UL szakági értekezletre a versenyzésben érdekelteknek elmenni, és ott a hazai hátimotoros ernyőzést képviselni.
2. Az üzemeltetés szabályozása terén (képzés, légiakalmasság, felszállóhelyek szabályozása) a hátimotorosok a speciális eszköz, a kupola miatt a siklórepülő szakág üzemeltetési rendszerében kívánnak maradni. Ennek viszont előfeltétele az ottani szabályozottság elfogadása és betartása. Azaz, senki sem szervezhet az ellenőrzés megszervezése nélkül hátimotoros rendezvényeket, hogy ott az abszolút partizánok jogot kapjanak a felszállásra. Csak az MRSZ által jogosított pilóták repülhetnek önállóan hátimotorral, és

a képzésben résztvevők is kell, hogy a startkönyvben ezek közül az oktatók közül valakitől kell rendelkezzenek olyan elméleti vizsgával, amely során a hátimotoros repülés szabályfeltételei is tisztázottá válnak (pl. hogy miért nem szabad 300 méter alatt berepülni Csillaghegy fölé, vagy hogy mit takar a zajvédelemről szóló rendelet stb.)

3. A hátimotoros oktatók, amennyiben siklóernyős pilótát önálló hátimotoros repülésre jogosítanak, kötelesek a kiadott jogosítást az MRSZ nyilvántartásába bejelenteni. Aki az MRSZ hátimotoros oktatók által megadott névsorban nem szerepel, vagy a startkönyvbe nincs bejegyezve a hátimotoros elméleti vizsga, annak a hátimotoros repülései akkor is partizánságnak tekintendők, ha ernyője biztosítása és a saját személyi nyilvántartása az MRSZ-ben rendben van.

Guriga

Főpilótai határozat

Kézi Gábor fellebbezett az MRSZ főpilótájánál a szakbizottság határozata ellen, annak enyhítését kérve. Az MRSZ főpilótája az alábbi határozatot hozta:

„Kézi Gábor letiltását visszavonom. A letiltás hatálya 2003. december 20-ig terjed. A fenti időpont után sikeres légtér vizsga alapján jogosításának megfelelő siklóernyős tevékenységet 2 (kettő) év próbára bocsátás alapján folytathatja.

Indoklás:

Kézi Gábor elkövette a légi közlekedés gondatlan veszélyeztetésének vétségét. Tudatosan emelkedett tiltott magasságra, repülésével veszélyeztette a Budapest (TMA) légterében tervezett további kis gépes repülések végrehajtásának lehetőségét. Meggondolatlanságát beismerve elmondta, hogy tevékenységét a jövőben az érvényes előírások és szabályozók figyelembevételével kívánja folytatni. Megbánó magatartását figyelembe véve hoztam e határozatot.

Bp. 2003. december 3.

Matuz István főpilóta

Megint nyertünk

November 19-én ismét olyan jogerős bírósági ítélet született, amely a mi, siklórepüléssel kapcsolatos jogi értelmezéseinket támasztja alá.

Egy pilótatársunkat azért jelentették fel, mert a Tokaj hegyről startolt el. A szabálysértési anyag indoklásában az állt, hogy „az eljárás alá vont személy 2002. október 19. napján Tokaj térségében siklóernyővel nem repülőtéren szállt fel, hanem a tokaji Kopasz hegyről”. A 18.000 Ft-os pénzbírságot jelentő szabálysértési határozatot a bíróság jogerős határozattal megszüntette, mert a 141/95. sz. kormányrendelet 22.§. (1) bek. értelmében: „Légijárművel fel- és leszállni – a (2) bekezdésben foglaltak kivételével – kizárólag repülőtéren szabad. E feltételek alól csak az állami légijármű és az az eset képez kivételt, amikor a légijármű tulajdonságai miatt a leszállás helye nem határozható meg előzetesen”. Itt tehát indokolatlan előhozakodni a (2) bekezdésben foglalt engedélyi követelménnyel, amikor már a második mondatban tisztázódik, hogy „amikor a légijármű tulajdonságai miatt a leszállás helye nem határozható meg előzetesen” arra az esetre ez a paragrafus nem vonatkozik.

Izgalommal várjuk a lajstromozásra nem kötelezett légijárműveket szabályozó GKM rendelet kiadását, de amíg az meg nem születik, úgy tűnik, a mi jogértelmezéseinket támasztják alá jogerős bírósági határozatok. A PLH és a rendőrség feladata pedig – a Közlekedési Minisztérium Légügyi Főosztályától kapott információ alapján – nem a jogértelmezés, hanem a jogalkalmazás.

Szerintem megint nyertünk.

Guriga

Fotó: Tóth László
(képünk illusztráció)



Az új oktatók továbbképzésének tapasztalatai...

Tizenheten jelentkeztek, hogy siklóernyős, vagy sárkányos oktatói jogosítást kívánnak szerezni. Két továbbképzést szerveztünk, de mert a jelentkezők a határidőig egy-két kivételtől eltekintve mind Eger környékiek voltak, lemondtuk a pesti turnust és az oda jelentkezőket is átirányítottuk Egerbe.

Ide azután szinte csak azok nem jöttek el, akik miatt Mazsival az egeri Bornemissza Gergely szakiskolába terveztük a tanfolyamot. Így az idei továbbképzés jelentős költségtöbblettel és a végére veszteségesre sikeredett. Hiába vásároltam 20 új oktatói bélyegzőt, végül csak 7-re lett szükség, a 13 bélyegző, árával együtt a fiókot nyomja. A továbbképzésen a jól bevált gyakorlat szerint valamennyi témakörben a legprofibbaktól meghívva. Az ejtőernyőhasználatról Pinczés Balog Attila ejtőernyős oktató és sárkányrepülő; a siklóernyő csörléses képzésről és a felszerelés-ismeret oktatásáról Szabó Ernő beszélt; a navigációt GPS-el Borovszky Gergely tartotta, az oktatásmódszertant a Testnevelési Egyetem rekreáció szak oktatója, Pálfi Béla Gábor, aki szabadidejében Gombóc siklóernyős oktató. A biztonságtechnikát az újoncoknak Tasi Gabi adta elő; a tandem-oktatásról a tandem-rekorder Kiss István tartott előadást, a motoros ernyős képzésről Farkas Tibi. A repülés fizikájának oktatását és a szabályismeret előadást, valamint az oktatástechnikai eszközökről szóló bemutatót magamra vállaltam.

A vizsgabizottság (Ádám Elek, Farkas Tibi, Vöröss Csaba és jómagam) komolyan vette a dolgát, szigorú volt és kritikus. A magas követelmények ellenére is jól felkészült oktatójelöl-



Guriga

tekkel találkoztunk, volt, akit leendő „iskolaigazgatója” készített fel és kísért el a tanfolyamra és nagyon sokat segített nekünk is. Köszönjük, Indián!

Sok oktatójelölt itt ébredt rá, hogy ez komoly vállalkozás, komolyabb, mint amilyennek a jelentkezéskor látszott. Nem ment át mindenki, de hét új oktatónk azért már van: az AirMax Siklóernyős Iskolától Ritókh Zoltán, a UP Hungary Siklóernyős Iskolától Prukner Péter, az Enairgy Siklóernyős Iskolától Bujtor Zoltán, az Óbuda Siklóernyős Iskolától Bereznay Attila, az Eged Eagles SE-től Sasváry Gábor, a Solaris SE-től Varga Gábor és a Gödöllői SE-től Kiss Oszkár tettek eredményes vizsgát.

Remélem, a három sűrű nap megérte a belefektetett energiát, és bizonyítandó, hogy az oktatás bipoláris, azaz kétpólusú folyamat, én máris tanultam a hallgatóktól, akik azt javasolták, legközelebb a jelentkezés komolyságát foglalóztassam le, azután az marad otthon, aki akar.

Ez jövőre így is lesz.

A képzés idén még szállással és napi egy ebéddel is csak 17.600 Ft-ba került, de nem hiszem, hogy jövőre meg tudom szervezni ennyiért. Októberig bizonyára nem lesz új oktatói jogosításra lehetőség, de akkor is csak ha legalább 5 komoly jelentkező lesz, aki a megadott határidőig befizeti a tanfolyamdíjat.

Mert a bizalomra épített rendszerek mind csődöt mondanak.

Sajnos, én ezt tanultam az idei oktatóin. ■

FAI teljesítmény jelvények siklóernyősök és sárkányrepülők számára.

1930 óta az FAI jelvények tízezrei keltek el a klubok pilótái között. Ha azt mondd valakinek, siklóernyős, vagy sárkányos vagy, biztosan jó srácnak gondol. Ha ugyanezt mondd egy pilótának, azt hiszi, csak egy lélekvesztővel, vagy rongydarabbal ugrálsz. De ha megmutatod, hogy FAI koszorúd van, bárki beláthatja: a siklórepülők nagy családjában Te is a vitorlázók közé tartozol - igazi pilóta vagy. Az igazi pilóták ugyanis teljesítményeket repülnek!

A szintek az FAI által kiírva valamennyi országban egységesek.

A koszorújelvények siklóernyősöknek:

Bronz Sas (Eagle Bronze Badge):

Követelmény: egy 15 km-es táv, vagy egy legalább 1 órás időtartam repülés, esetleg egy 500 m-es magasságnyerés (ilyen teljesítményeket már sokan repültek!).

Ezüst Sas (Eagle Silver Badge):

Követelmény: Egy 50 km-es távrepülés, egy 5 órás időtartam repülés és egy 1000 m-es magasságnyerés együttes megléte (a három követelmény mindegyikét startkönyvedben igazolni kell!)

Arany Sas (Eagle Gold Badge):

Követelmény: 100 km-es távrepülés + 5 óra + 2000 m-es magasság (a táv igazolására a GPS, és/vagy távigazolólap fotóval az MRSZ-be leadva alkalmas. A magasság igazolására alkalmas lehet a GPS, ha a pontatlanságát levonjuk és még a tiszta 2000 méter megmarad.

Az első magyar Arany-Sas tulajdonosa Tiboldi András, a másodiké Pálfi Béla Gábor volt. Őket az FAI által számozott első 50 közé is felterjesztettük! Azóta még 9-en igazolták e teljesítmény megrepülését (Simonics Péter, Szűcs Zoltán, Polyák Gyula, Kubicek Attila, Szabó Péter, Szabó Ernő, Tasi Péter, Forgó Szilárd és Tamaskó Gábor). Ebben az évben csak ketten nyújtottak be erről szóló dokumentumokat,

Tábor Tamás és Holló Attila. Mások lehet, hogy megrepülték, de az csak nem hivatalos legenda. A jelvényre Ők nem jogosultak.

Gyémánt Sas (Eagle Diamond Badge): 200 km táv (távgyémánt), vagy 3000 m-es magasságnyerés (magasságyémánt ez elérhető, de csak barográffal igazolható).

A távgyémántot hárman már igazolták. Elsőként Forgó Szilárd, azután Simonics Péter és Tamaskó Gábor. A gyémántot a meglévő Arany Sas jelvényhez lehet megszerezni.

Koszorújelvények sárkányosoknak.

Bronz koszorú jelvény (Delta Bronze Badge):

Követelmény: egy 15 km-es táv, vagy egy legalább 1 órás időtartam repülés, esetleg egy 500 m-es magasságnyerés

Ezüst koszorú jelvény (Delta Silver Badge):

Követelmény: Egy 50 km-es távrepülés, egy 5 órás időtartam repülés és egy 1000 m-es magasságnyerés együttes megléte (a három követelmény mindegyikét igazolni kell!)

Arany koszorú jelvény (Delta Gold Badge):

Követelmény: egy 300 km-es távrepülés és egy 200 km-es zárt táv (háromszög, vagy hurok). Ezt magyar sárkányrepülők közül egyedül Bertók Attila teljesítette, igaz ahhoz világrekordot kellett repülnie (250 km-es befejezett háromszöggel).

Gyémánt koszorú jelvény (Delta Diamond Badge):

Háromféle lehet: távgyémánt: 500 km-es táv, "célgyémánt": 400 km-es céltáv, "zártgyémánt": 300 km-es hurok, vagy háromszög.

A szakbizottság felkérése ellenére valamiért nincs keletje a teljesítményjelvényeknek. Pedig azok sportteljesítményeket igazolnak. Siklóernyős jelvények az MRSZ-ben hozzáférhetőek (1000 Ft/db), sárkányos jelvény után már emberemlékezet óta nem érdeklődtek.

Guriga

Az MRSZ Siklórepülő Szakága minőségirányítási rendszerének áttekintése

Minőségpolitikánk

A Magyar Repülőszövetség siklórepülő szakágának célja, a légiközlekedés biztonságának fenntartása érdekében a lajstromozásra nem kötelezett siklórepülőök nyilvántartásba vétele, légi alkalmasságuk megállapítása, valamint az ehhez kapcsolódó egyéb folyamatok (jogosítások kiadása, biztosítás, repülési területek ellenőrzése és nyilvántartása) területén folytatott tevékenységeinek minőségével maradéktalanul feleljen meg a jogszabályi feltételek betartása mellett a mindenkori üzemeltetők igényeinek.

A célok maradéktalan megvalósítása érdekében a Magyar Repülőszövetség siklórepülő szakmai vezetése és munkatársai elkötelezettek abban, hogy

- a képzés feltételrendszerének szervezésére és a jogosítások kiadására,
 - a siklórepülő iskolák akkreditálására és felügyeletére,
 - a siklóernyők és sárkányrepülőök alkalmasságának megállapítására,
 - a siklóernyők és sárkányrepülőök nyilvántartására,
 - a siklórepülő területek nyilvántartására és felügyeletére,
- vonatkozó területeken megfelelő szolgáltatást tudjanak nyújtani.

A Magyar Repülőszövetség siklórepülő szakágának munkatársai mindent megtesznek annak érdekében, hogy megbízható tevékenységükkel (szolgáltatásaikkal) eleget tegyenek a hatósági elvárásoknak és kielégítsék a siklóernyős és sárkányrepülő szakosztályok igényeit. Ennek érdekében A Magyar Repülőszövetség siklórepülő szakága a teljes tevékenységére kiterjedő, az MSZ EN ISO 9001:2001 számú szabvány követel-

ményeinek megfelelő minőségirányítási rendszert alkalmaz, amely a működés hatásosságának folyamatos fejlesztését alapvető feladatának tekinti.

A Magyar Repülőszövetség siklórepülő szakmai vezetése különös gondot fordít a tevékenységének (szolgáltatásának) állandó fejlesztésére. Ennek érdekében évente célkitűzéseket fogalmaz meg a kitűzött céljainak megvalósítása érdekében. Az egyes tevékenységeit rendszeres auditok keretében felülvizsgálja, a munkatársainak minőségszemléletét tervszerűen továbbfejleszti, továbbá az egyes működő folyamatait tökéletesíti. Tevékenységének (szolgáltatásának) rendszeres elemzésével, a hibák feltárásával, és hatékony hibajavító és megelőző tevékenység alkalmazásával minőségirányítási rendszerét állandóan tökéletesíti, hogy ez által még inkább meg tudjon felelni a mindenkori megbízói (vevői) igényeknek.

A célok áttekintése

Az MRSZ 2003. október 21-i elnökségi ülésén mint főpilóta helyettes és minőségirányítási megbízott bemutattam a minőségirányítási rendszer dokumentumainak új változatát.

Áttekintettem a megelőző év kitűzött céljainak teljesítését.

A 2003-as minőségcélok a minőségirányítási rendszer bevezetése, a repülésbiztonság érdekében az érdekeltek (vevők) azonosítása, szolgáltatási jelleg megteremtése voltak. A 2003-as célokat teljesítettük, a rendszer az MSZ EN ISO 9001:2001 szabvány követelményeire épülve kialakításra és bevezetésre került. Az érdekelteket megfogalmaztuk (az MRSZ tagjai, PLH, Légirendészet, PoLéBiSz), vevői igényeiket felmértük, a rendszer az ő észrevételeik alapján került módosításra.

Minőségcélok megfogalmazása 2004-re

A szabvány alapelvei szerint 2004-ben a folyamatos javítás érdekében tovább kell fejlesztenünk a vevők igényeinek felmérését, és elemzéseket kell végezni a hatékonyságra vonatkozóan. Szélesebb körben kell ismertetni a minőségirányítási rendszer céljait és a minőségpolitikában foglaltakat.

Az MRSZ elnöksége támogatja a siklórepülő szakág minőségirányítási rendszerében foglalt célokat és a kitűzött minőségcélokat. Felhívja a figyelmet arra, hogy a minőségirányítási rendszer akkor működik helyesen, ha felesleges kiadások képződése helyett céljait költségtakarékosan éri el. A minőségirányítási vezető hangsúlyozta, hogy ezt már a rendszer kialakításakor

is figyelembe vettük, a rendszer építését saját erőből végeztük el, mert a rendszerépítő szervezetek árajánlatait forrás híján nem tudtuk elfogadni. A rendszer kiépítésének színvonalát azonban ez nem befolyásolta hátrányosan, mert nemcsak légiközlekedési, hanem minőségügyi szakértő is vagyok, és ezt a munkát külön díjazás nélkül végeztem el. Mivel a rendszer tanúsítása nem követelmény, a további költségkímélés miatt ISO tanúsítvány megszerzése nem cél. A rendszer felülvizsgálatát vevőink és belső auditoraink végzik el. A rendszer új változatát a PLH-nak, a légirendészetnek és a szakág szakmai vezetőinek bemutattuk.

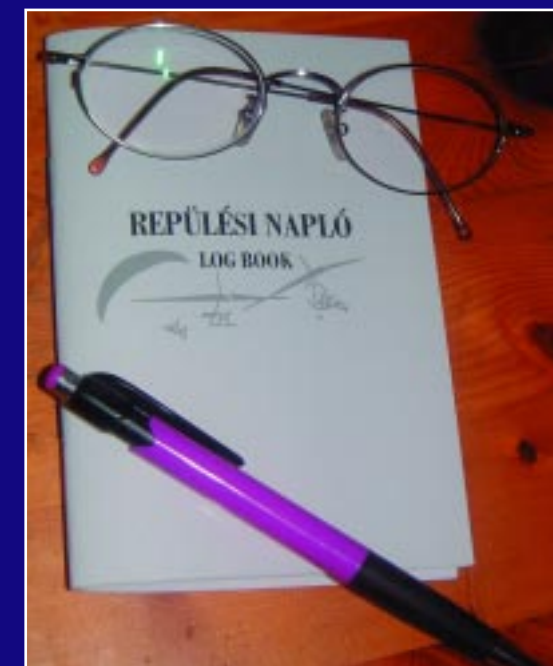
Remélem, céljaink teljesítésében valamennyi érdekelt fél segítségére számíthatunk.

Kerekes László

Startkönyvet vegyetek!

Megújult, színvonalasabb formában ismét kapható startkönyv az MRSZ-ben. Ára 400 Ft/db.

A 2004-es évre terveink szerint két üzemeltetési alapokmány lesz szükséges: a startkönyv, benne az érvényes jogosítás bejegyzésével, és az alkalmassági kártya, hátoldalán a biztosítást igazoló matricával. Az MRSZ liszensz a jelenlegi javaslat szerint nem lesz kötelező, csak a külföldön repülni szándékozók számára (IPPI kártyával együtt). Az MRSZ liszenszhez igyekezünk külföldre érvényes felelősségbiztosítást kötni. Az MRSZ tagságot a Sporttörvény által kötelezővé tett sportigazolvány fogja igazolni.



Játék!

Szimulációs versenyt hirdetünk, amelynek célja, hogy a téli órákban is foglalkozzunk a repüléssel, és megmozgassuk a szürkeállományunkat.

A verseny négy fordulóból áll, melyeknek feladatait a Madártollban fogjátok megtalálni
A megoldásokat a Madártoll címére kell beküldeni, a feladat kiírásnál megadott határidőig
A pontozáshoz a hagyományos 1000 pontos kiértékeléses módszer lesz használva
Hogy a kedveteket ne befolyásolják a részeredmények, ezért csak az utolsó forduló után lesznek közzételve a részeredmények, a végeredménnyel együtt
Nevezési díj nincs! Díjazás: 1. Tárgyjutalom; 2. Kétéves Madártoll előfizetés; 3. Egyéves Madártoll előfizetés

A feladatok megoldásához mind GPS mind pedig térkép használata is megengedett. Nincs TMA, CTR és egyéb korlátozásokkal sem kell számolni a versenyben (gondolom, ez mindenkinek tetszik)! Amennyiben a feladat kiírásban szereplő GPS koordináták eltérnek a valóságtól, akkor is a kiírásban megadott koordinátákkal kell számolni, mivel a kiértékelés is ezekre a pontokra támaszkodik. Mivel az ICAO térképpel maximum 500 méter pontossággal lehet számolni, ezért az eredményeket 500 méter pontossággal kell beküldeni

1. feladat:

Adott az alábbi 10 koordináta-pont:

Börgönd	47°07'40,5"N	18° 29'49,8"E
Budaörs	47°26'59,0"N	18° 59'13,0"E
Csákvár	47°21'19,6"N	18° 26'09,4"E
Dunakeszi	47°37'00,0"N	19° 09'00,0"E
Esztergom	47°46'22,0"N	18° 43'18,0"E
Farkashegy	47°29'10,0"N	18° 54'00,0"E
Gödöllő	47°35'00,0"N	19° 19'00,0"E
Hármashatárhegy	47°32'45,1"N	18° 58'40,9"E
Pipishegy	47°49'00,0"N	19° 50'00,0"E
Tököl	47°21'14,0"N	18° 58'08,0"E

A repülőeszköz sebessége 50 km/óra, a szél sebessége 0 km/óra.
Beküldendő az a leghosszabb útvonal, amelyet 3 óra alatt meg lehet tenni úgy, hogy csak a fenti pontok szerepelhetnek benne, legfeljebb egyszer.

Beküldési határidő: 2003. december 31. Sok sikert kívánok mindenkinek!

Bagi Zsolt



Pilótahiba

Larry Mace cikkét a Cross Country 1997. augusztusi számából fordította: Kerekes László

1997. április 11-én elmentem repülni egyet régi barátommal Jeff Locke-kal, az erdőszolgálat harminc éves tűzoltójával, aki egyúttal nem is akármilyen maratonfutó. Már vagy egy éve nem repültem a sárkánnyal, Jeff úgyszintén. Hát ennyit bevezetőnek.

Amikor Jeff elkezdett sárkányrepülni, az volt az a korszak, amit a UP Comet 165 P-2-es prototípusa uralt. Mivel baromi jól sikerült, ebből hamar lett széria; Jeff barátom ekkor lett haladó a sárkányozásban és elkezdett nagyobbakat dobni

Owensből és más repülési területekről, mindezt a kedvenc Cometjével. Ideális feltételek között fejlődhetett.

A hely, ahová készültünk, Garlock, keresett placc a sárkányosok körében, csak sajnos „egyirányú”. Ebben az évben már többször voltunk rajta, de mindannyiszor északi szél fújt, ez meg déli starthely. Végre most, délelőtt 10.30-kor ideális élénk egyenes déli szél fújt, pofánvágvva a starthelyet és ezzel megmozgatva a levegőt kedvező termikképződéshez, amiben soha jobb alkalom a gyakorlás. Sietve pakoltuk össze gépeinket...

Jeff előbb elkészült, mint én, jó start után balra fordult és emelkedett a lejtőszélben a hegye-



rinc fölé. Én még el voltam foglalva a repülés előtti ellenőrzéssel; idegesen, de mindent kétszer ellenőriztem, miközben vattát köptem a majrétól. Azután végre én is elkészültem, és a starton vártam a kedvező befújást. Kerestem Jeffet, merre van, de sehol se láttam. Sofőrünk szerint az előbb tűnt el a gerinc mögött. Micsoda jó nap! Kinyújtottam a gép alól a nyakam, hogy talán feljebb meglátom Jeffet, északra egészen a 100 mérföldre lévő Lone Pine-ig is elláttam, de Jeff sehol. Hívtam rádión, de nem válaszolt.

A befújás, amire vártam, megérkezett, éreztem a start előtti gombócot a torkomban, de amint gépem a mozdulataimra reagált, már a levegőben, feszültségem feloldódott. Elegánsan a gerinc fölé emelkedtem. A több mint 200 óra repülési gyakorlat fölébe kerekedett minden félznek és gátnak, és már öreg barátommal, sárkányszárnyammal a hátamon madárnak éreztem magam én is.

Egyre inkább egy termiklépcsőházban találva magam, forogtam a láthatatlan kacsalépcsőn felfelé. Mi az? Valami vacak rom ott balra a he-

gyen. Ne! Hiszen ami ott hever, az Jeff gépe, totál összetörve, annyira, hogy csak arra gondolhatom, Jeff vagy meghalt, vagy csúnyán összetörve, eszméletlenül hever a gép alatt.

Kétségbeesve megnyomtam a rádió adógombját: „Jeff, hallasz?” Nincs válasz.

„Peter (ő volt a sofőrünk) hallasz?” De Peter már elindult Jeff lányával és kutyájával a leszálló felé a kocsival, a rádióját pedig nem kapcsolta be.

Ha leszállok a Garlock tetejére, hogy segíthessek Jeffnek, az átszeldelt hegyi terepen lehet, hogy odakenem magam, különben sem tudnék mit tenni elsősegély-csomag és kocsí nélkül. Információkra van szükségem. Mintegy 100 méterrel a roncs fölött elkezdtem körözni, lejjebb és közelebb, hogy többet lássak, de persze ilyenkor minden emel. A porrátört gép fölött kb. 15 méterrel végre mozgást láttam odalent.

„Jeff hallasz?” – Erre Jeff kis szünet után végre szaggatottan megszólalt.

„Hallak, Larry” – micsoda megkönnyeb-
bülés! „Hogy vagy, megsérültél?” – kérdeztem.

„Szarul. Azt hiszem oda az egyik szemem... Leszakadtam a gépről.”

„Eltört valamid?”

„Igen... belül... talán a bordám. És a nyakam...”

„Tudsz lélegezni?”

„Nem nagyon... Most tértem magamhoz... Mindjárt elájulok megint...”

A gondolataim cikáztak. Kocsi nincs. Segítésre van szükség, amilyen hamar csak lehetséges. Nincs mentő, ide csak négykerékű járgány tud felkapaszkodni. Honnan szerezhetnék egy helikoptert?

„Jeff, a kocsid a leszállóban van. Hol a kulcsa?” – Nincs válasz. Azután mégis.

„Hallak Larry... (kis szünet) –, az első lökhárító alatt van egy tartalékkulcs... a jobb oldalon.”

„Jeff, lesiklom a kocsidhoz. Hozok segítséget. Bírod addig?”

„Nem tudom...”

„Óh Istenem!”

Egy közeli termiket elkapva feljebb kapaszkodtam, hogy biztonsággal elérjem a leszállómezőt. Nem kellett sok. Hamarosan a térdemig nyomhattam a trapézt, hogy a legnagyobb sebességgel süvítsek, ami csak kifér. Már megint mindenütt emelés!!!

Tíz perccel később megérkeztem a leszálló fölé, de a starthellyel egy szintben. Micsoda mesés nap! Wingovereket gyártottam, hogy mihamarabb leadjak a magasságomból. A leszálló széljelző szalagja hirtelen szélirányváltozást jelzett, pont, amikor már behelyezkedtem. Egy randa oldalszeles földetérés lett a vége. „Basszus” – gondoltam, amikor megláttam, hogy elgörbítettem a trapézt. Otthagytam a sárkányomat a földre fektetve, arra gondolva, hogy jó leszállójel lesz majd a mentőhelikopter számára. A tartalékkulcs ott volt, ahol Jeff mondta. Felszóltam rádión, de Jeff nem válaszolt. Vagy lemerült a rádiója, vagy csak nem akar adni. Volt egy otromba érzésem is, hogy talán eszméletlenül markolja a rádióját.

12 mérföldre nyugatra tőlünk van egy biciklis stand. Ismertem a tulajt, talán tudja, hogy kell helikopteres mentőt hívni. Közelebb nem volt telefon. Még sosem vezettem Jeff kis kocsiját, és nagyon meglepett, hogy százötvennel megy. Ennél a sebességnél nem bírtam egyenesben tartani ezen az úton, ezért százötzre kellett csökken-

tenem a sebességet. Tíz perccel később célhoz értem.

A tulaj azonnal lekapta a telefont, tárcsázott és már mondta is: „Súlyos sárkányos baleset történt...” – Kezembe nyomta a kagylót, amint a megyei seriff központosa kapcsolt. Elmagyaráztam, hogy egy sárkányos súlyosan megsérült, és hogy hol van. A diszpécser hamarosan türelmetlenül mind több és több részletre volt kíváncsi.

„A pilóta meghalhat odafent. Terepjáró kell, helikopter, amilyen hamar csak lehet. A garlocki úton várok, 12 mérföldre keletre innen.” – Visszaadtam a kagylót a tulajdonosnak és mutattam, hogy részemről befejeztem a beszélgetést. Azután visszamentem Jeff kocsijához, és visszahajtottam a leszállóba. Ismét rádióztam Jeffnek, de most sem válaszolt.

„Nem baró...” – gondoltam borúsan.

Megközelítve a leszállót, bekapcsoltam a vészvillogót, hogy mutassam az irányt. Jött is egy tűzoltóautó, egy mentő és egy terepjáró. Megérkezve megadták az irányt a helikopternek, bár az nem tudott leszállni a tetőre, amíg a lentiek föl nem értek. A mentős meg én a mentőcsapat vezetőjével 30 perc alatt a starton voltunk. A csúcshoz közel volt az én kocsim, Peterrel és Jeff lányával. Azt mondták, hallották, amikor Jeffet próbáltam hívni és visszamentek, hogy megkeressék, de nem találták meg. A helikopter feltűnt a távolban. A pilóta észrevette Jeff sárkányának romjait a levegőből, és hatszáz méterrel följebb a tetőn landolt. Mindannyian abba az irányba futottunk, nem tudva vajon élve, vagy holtan találjuk Jeffet.

És micsoda megkönnyebbülés volt, amikor megláttuk élve, de alig volt eszméleténél.

„Lemerült a rádióm...” motyogta.

Ez lett volna a legkevesebb. De Jeff bevverte a fejét egy kiugró sziklaszirtbe, összezúzta a jobb szemét és kitört egy foga is. Érezve a belső sérüléseket, helyesen úgy döntött, hogy nem mozdul és várja a segítséget. A mentőcsapat szakszerűen végezte munkáját. Megnézték nyaksérülését és a szemét, ami hál' Istennek, megmenthetőnek látszott.

A helikopter vele és lányával elszállt a San Bernardino-i kórházba. Én összegyűjtöttem Jeff felszerelését, hevederét, rádióját, műszereit és gyorsan megkerestem a sárkány romjait. A sárkány láttán el sem tudtam képzelni, hogyan



élhette túl Jeff ezt a tanyát. Nem volt benne egy ép alkatrész sem. Összedobáltam a romokat és lecuccoltam a kocsimon a saját röplőmhöz. Peter elvitte Jeff kocsját haza, én pedig húztam a kórházba.

Jó hírek! Jeff ugyan a hegyen nem látott a jobb szemére a vérömlenyek miatt; de ahogyan ezek felszívódtak, úgy egyre jobban lát már. A röntgen alapján a bordái repedtek, de megúsza! Megőrizte Jószelleme. A nővérek a műtőben lemosták és összevarrták az arcát. Kitörött első fogára mutatva már nevetett: „Többé már nem leszek olyan jóképű”.

Ahogy Jeff jobban lett, azzal kezdtem törődni, vajon mi okozta a balesetet. Jeff magyarázatában volt több homályos részlet is.

„Mintegy 30 méterrel a hegy fölött a starttól keletre repültem, amikor hallottam egy 'klattyanást' a fejem fölött. Fölnéztem. A trapéz teteje kiakadt a gerincből. A lélekcsavar biztosítását ugyanis a szereléskor nem biztosítottam, mert úgy terveztem, hogy még lefektetem a gépet a start előtt. Azután mégsem fektettem le, de azt már elfelejtettem, hogy a biztosító szeget nem dugtam be, mielőtt elstartoltam. Mit tegyek? Azt gondoltam, beállok a trapézba, hogy bedugjam a helyére. Jobb, ha emelkedek kicsit, mert akkor távolabb kerülök a hegytől. Óvatosan elfordultam. Néhány másodperccel később, kb. száz méterrel a lejtő fölött, turbulenciába kerültem. A trapéz

vége teljesen kiakadt. A két szárny összetapsolt a fejem fölött, kitépve a kormányrudat a kezemből. Szabadesésben zuhantam lefelé, megpróbáltam a csapkodó szárny alatt megmarkolni a kioldót, de nem találtam. Azután a szárny hirtelen berotált, mint egy helikopter, és pörögni kezdett egyre gyorsabban és gyorsabban, aztán minden elfeketedett előttem.”

Ez a pörgés mentette meg Jeff életét. Nem gyorsult fel annyira a zuhanás és nem csapódott olyan keményen be a hegyoldalba. Hihetetlen szerencsével maradt életben.

Két napig megfigyelés alatt tartották, a negyedik napon pedig elmentünk Garlockba, hogy összeszedjük a sisakját és megvizsgáljuk a gépét. Természetesen a balesetről hosszasan beszélgettünk.

Nekem van egy saját kőbe véssett szabályom, amit a Comet sárkányokkal kapcsolatban mindig betartottam: sose állítottam fel a gépet a trapéz teljes összeszerelése nélkül, a biztosítókkal együtt. A szokás hatalma segít elkerülni az ehhez hasonló pilótahibákat. Kollégám, bár hallott a szabályról az már rég volt. Tudhatta volna, hogy a gépet repülés előtt még egyszer át kell nézni, de nem tette. Sofőrünk, Peter segített neki, de ő sem vett észre semmit.

Ha én segítettem volna a startnál, biztos meglátom a hiányzó biztosítást és akkor nem történik ez az egész. *Basszus!* ■

Névjegy: Guriga

A terem egyre jobban megtelik. Már nincs is ülőhely, sokan megállnak hátul. Öreg sasok és kezdő fiókák együtt hallgatják az előadást. Ma ismét sokat tanultunk. „Van valakinek kérdése?” – hallom a jól ismert hangot. Igen Guriga, nagyon sok kérdésem van...

Mike: Először is: hogyan kezdődött ez az egész?

Guriga: 1977-ben, a katonai főiskola elvégzése után, a nővérem hívott el a Hármashatár-hegyre, ahol a barátai egy egészen új sporttal foglalkoztak: a sárkányrepüléssel. Kimentem és összeismerkedtem az akkori legnagyobbakkal: Ordódy Marcival, Kiss Ferivel, Pápai Pistivel, s

egyszerűen ott ragadtam. A klub neve Műegyetemi Sárkányrepülő Csoport volt, s 40-50 tagot számlált. Akkoriban nem is repült még más az országban, de ők már 1976 táján nemzetközi versenyt rendeztek Egerben. Legtöbbjük magasan képzett mérnök volt, akik maguk építették repülőiket mezőgazdasági fóliából és alumínium csőből. Az alapokat épphogy csak elsajátítottam, amikor Tatára vezényeltek. Ott alapítottam egy siklórepülő szakosztályt, és még növendékként elkezdtem oktatni a sárkányrepülést egy olyan tanfolyamon, ami legnagyobb meglepetésemre, olyan 80 fővel indult. Persze ez a szám hamar lement 20-30 főre, de

Név: Kerekes László (Guriga)
Születési idő: 1955. január 27. (Vizöntő)
Státus: sárkányrepülő oktató, UL oktató, siklóernyő pilóta II.
Klub: ASE és a Pécsi Sárkányrepülő Klub
Ernyő: Sky Divine, szárny: H-5
Elérhetőség: 06-20-3646921
A képen Tóth Zsuzsival a Nyikom Kupán



ezek között már voltak olyanok, akik a mai napig repülnek, mint Gruber Feri, vagy Weisz Tamás. Később felkerültem Pestre, és a Rozmaring Sárkányrepülő Klubnál folytattam a repülést, egy idő után, mint a klub vezető pilótája. Ebben az időben már válogatott kerettag voltam, de a Szentendrei Katonai Főiskola ehhez sajnos nem járult hozzá. Egyre kevesebb versenyre tudtam elmenni, és szép lassan kiestem a válogatott keretből. A nagy fordulópont 1989-ben következett be, amikor a rendszer, és az MHSZ is kezdett összeomlani. Megalakítottuk a fél évig illegálisban működő Budai Sárkányrepülő Egyesületet, és a végleges rendszerváltás után már versenyeket szerveztünk, elég jó eredménnyel. Megválasztottak a szakbizottság vezetőjének, és én lettem a repülőszövetségben ennek a szakágnak, a főpilóta helyettese. 1997-ig az MRSZ vezetőségében, az elnökség tagja is voltam a szakág vezetőjeként. Utána én a szakág vezetéséről lemondtam, mert a siklóernyős és a sárkányos szakág szétvált, és én mindig úgy gondoltam, hogy a kettőt együtt kellene csinálni. Ezért már „csak” mint sárkányos főpilóta-helyettes működtem az MRSZ-ben, illetve a siklóernyős főpilóta-helyettes lemondása óta, ez a feladat is rám hárul.

Mike: *Profi sárkányrepülőként mi készítetett arra, hogy siklóernyőzni is elkezdjél?*

Guriga: Elsősorban az motivált, hogy a siklóernyőzés egy olyan repülésfajta, ami az emberekhez a legközelebb hozza a repülés lehetőségét. A repülőeszköz bármikor ott lehet a kocsis csomagtartójában, bármikor ki lehet menni, nem kell különösebb előkészület vagy segítség a repülés megszervezéséhez. Nekem még különösen vonzó volt, hogy nagyon sok sporttársal dolgoztam együtt, akik a siklóernyőzést szakmailag irányították korábban. Tőlük nagyon sokat tanultam. Itt Halmos Péter, Bíró Ernő vagy Szabó Péter nevét említeném meg. A harmadik fontos szál, hogy Zsuzsi is siklóernyőzik, és amikor én sárkányrepülni mentem, mindig külön kellett válnunk. Azután anyagi oldalról megközelítve, valószínűleg a siklóernyőzés a legolcsóbb repülősport, és akik repülni szeretnek, azt fogják nézni, hogy mivel repülhetnek jobban, többet, olcsóbban.

Mike: *26 év repülési élményeivel, gondolom könyveket lehetne megtölteni. Mégis most csak a legkedvesebbeket emeld ki nekünk.*

Guriga: Legszebb élményem az első 100 km volt. Akkor voltam csúcsmódban, válogatott kerettagként majdnem az EB csapatba is bekerültem. A másik ilyen nagy élményem, amikor tavalyelőtt, az első Menyhárt Éva emléktversenyen sikerült célba érnem egy száztizenvalahány km-es távon, Pécsen. Negyedikként értem célba, ami elég komoly teljesítménynek számított. Vagy siklóernyővel az első távom, a legelső Eged kupán, amikor majdnem 50 km-t repültem. Az utolsó legnagyobb, legkedvesebb élményem, amikor Bassanóban Bujtival „leötöráztam”.

Mike: *És a legrosszabb...?*

Guriga: Repülő pályafutásom legnagyobb tragédiája az volt, amikor telefonhívást kaptam, hogy Évike meghalt. Azonnal autóba vágtam magam, lementem, és gyakorlatilag ott kellett végigvárnom, amíg a hatóság nagy keservesen kijön és tesz valamit. Szörnyű volt, amit még tetéztünk azzal, hogy a temetésen csináltunk egy kegyeleti repülést Évike tiszteletére, Vince Jani barátommal. Méltó módon, a levegőből akartunk búcsúzni attól, akivel igazán a levegőben éreztük jól magunkat.

Mike: *A kezdők felé?*

Guriga: A fokozatos fejlődést javaslom mindenkinél, és a fokozatok kihagyásától óvok mindenkit. Mindig mindenki csak arra vállalkozzon, amire képes, mert a legtöbb baleset abból szokott adódni, hogy valaki átlépi a képességeinek a határát, és olyan dolgot próbál meg, amire még nincs felkészülve.

Mike: *Egy utolsó gondolat?*

Guriga: Én nagyon szeretnék még akkor is repülni, amikor Magyarországon a jogi környezet, a természetvédelem, a közlekedés és az egészségügy úgy fogja kezelni a sárkányrepülést és a siklóernyőzést, ahogy azt Európában teszik. Hiszen Európában nem véletlenül hívják „szabad repülésnek”. Hogy megszűnjenek a mondvasinált akadályok, és végre újra szabad legyen repülni a Szársomlyón, a Pilisben, vagy akár átrepülni a határon, orvosi nélkül, azonosító jel nélkül és mindenféle buta korlát nélkül, amit egyébként olyan emberek találnak ki, akik ezzel az eszközzel nem tudnak repülni. ■



Faludi Miklós
Fotó: Magyar Borbála

„Hát minden-minden e világon
Álomba ködlő furcsa álom?”
(E. A. Poe)



Fekszem a tábori ágyon. Próbálok átlátni a sötét-ségen, de a redőny tökéletesen elszigeteli a kinti lámpafények utolsó kis morzsáit is. Hirtelen megremeg a konténer, mintha egy haragos óriás keze rázná. Hamarosan meghallom a dübörgést, harci helikopterek húznak át a tábor felett. Úgy vonzza őket a leszállófény, mint a rovarokat a dohányzósátorba akasztott lámpa. „Legalább ti repültök”- gondolom magamban.

A következő pillanatban ezer ágra süt a nap. Rápillantok a varióra: 1100 méter. A katonai tábor eltűnik valahol a tudatom mélyén. Hihetetlen! Lent csodálatosan hullámló, összefüggő zöld szőnyeg, ameddig a szem ellát! Ez az a szín, amit sehol máshol nem lehet látni. Különös és mégis olyan ismerős! Itt fent finoman zúg a szél, szinte muzsikának tűnik, s lám, az égi zeneműbe hamarosan új hangszer csatlakozik: csipp-csipp-csipp! Nahát, ez a varió lesz! Tudom, hogy ez jelent valamit. Feladatom van. „Igen, körözni kell!” – kúszik elő a parancs, egészen

mélyről, de a látvány gúzsba köti az agyam. Azúrkék az ég. Szinte megvakít. Távlabban, a nagy kékség tetején, habos, puha felhőtakaró terül szét. „Ha ilyen takaróm lehetne otthon, biztosan mindig ilyen szép álmaim lennének!” Ismét hallom a csipogást, és eszembe jut egy szó: termik. Ez az! Termikben vagyok, csak meg kell tekerni! Tudatom a fékek felé tapogatózik, mégis, jobb kezemben a GPS, bal kezem pedig lazán az ölemben. Körülnézek, de nem kell nagyon forgatnom a fejem. A hatalmas ernyő finoman tekeredik bele a termikbe, mértani pontossággal kúszik felfelé egy óriási, képzeletbeli dugóhúzó szárán, és a mesebeli táj minden irányban megmutatja magát. Egyszerre öt falu is hívogat. „Gyere, szállj le, szívesen látunk!” „Talán legközelebb!” – intek nekik búcsút. A varió most 1400 métert mutat. Az ernyő egyenesen kifordul a termikből, és repülünk tovább. A kezem még mindig az ölemben. Mégis tökéletesen biztonságban érzem magam. Most

* Ezek egy tandemrepülés emlékei, ami Sárhegyről Pásztóig tartott. Ha feltételezem az idézetet, akkor minden repülés álom, az álomban...

nálam magasabb erők irányítanak. Igen! Érzem, ahogy a termiket elhagyva gyorsul az ernyő. „Persze, a leáramlás miatt kell gyorsítani.” Nagyon jó így repülni. Próbálok még kényelmesebben elhelyezkedni a beülőben, és teljesen átadom magam az élménynek. Tudom, hogy sokáig emlékezni fogok erre a repülésre, erre a távra! Amikor majd meg is kell dolgoznom érte!

A szél egyre határozottabban simogatja az arcom. Vagy talán láthatatlan égi ujjak? Az árnyék, a hatalmas ernyő árnyéka egyre gyorsabban szalad az alattunk elterülő zöld szőnyegen. Lepillantok a kezemben tartott GPS-re: 70 km/h. Húha! Versenyt futunk a széllel! Jobbról lankás hegyvonulat közelít. A GPS azt mondja, valahol majd át kell kelni rajta. A magasság több is mint elég a manőverhez. Túljutva a hegygerincen, a varió már nem akar megörvendeztetni. Amikor újra ránézek 400 métert mutat, és vészes gyorsasággal fogy a magasság! 380, 350, 310 méter! Nézek előre, tudom, hogy mindjárt jön a megváltó emelés. Egy barna mező siklik be a talpam alá. „Itt kell lennie” – mondom ki hangosan. Pár másodperc és visít a varió. A hatalmas, méltóságteljes ernyőt irányító láthatatlan kéz

benyomja a lift legfelső gombját. Esünk felfelé boldogan körözve, mint egy nagy, kék körhinta! Talán a legfinomabb tánc lehet ilyen andalító, amikor valaki a kedvesével lassúzik egy hatalmas teremben. Amikor a külvilág eltűnik, átadva a helyét a mindent betöltő eufórikus boldogságnak. Így táncol az ernyő a termik ölelésében, s ketten felrepülnek egészen az égig.

1000 méter. Tovább, tovább egyenesen az úticél felé! A távolban ismét egy település. Nagyobb mint az eddigiek. Jobban is hívogat! Megismerem! Ez Pásztó! 900 méterről merülőspirálban süllyedünk, a zsinórokon hárfázni lehetne. „Jó, elég” – bukik ki belőlem, és a ciklon megszeli. Felnézek, fülcsukásban merülünk tovább. 400-ról már látom anyukámék házat. Anyukám kint áll az udvaron, és a fehér skoda is kidugta az orrát a garázsból. Legközelebb lefényképezem a házat a levegőből. De mikor is? A korom sötétben elbotorkálok az ajtóig. Odakint néma csönd van. A helikopterek már eltűntek az éjszakában. Alszik a tábor. A hold vérvörösben fürdik, csípős a hideg. Magasan fent, súlyos hófelhők gyülekeznek.

Faludi Miklós (Mike)

Megcsináltam...

A Cross Country közkívánatra újraindította Fórum rovatát, melyben a pilóták által beküldött hihetetlen történeteket teszik közzé. A 2003. 02/03 számban egy török pilóta, Semih Sahir beszámolt tandem siklóernyőről végrehajtott gumiköteles ugrásáról. A cikk kivonatát Faludi Miklós fordításában adjuk közre.

„Fejjel lefelé lógtam 763 méter magasán egy siklóernyő alatt, a bokámra kötött gumikötelen. Ebben a pillanatban rájöttem, a földet érés sokkal rázóssabb lesz, mint gondoltam. Hogy hogyan kerültem ebbe a helyzetbe? Abban az időben utasreptetéssel foglalkoztam Törökországban, Ölüdenizben, ami már kezdett egy kicsit egyhangúvá válni, s a gumiköteles ugrással próbáltam fűszereni a szürke hétköznapokat. Megbeszéltem az ötletet Murat Tuzerrel, akinek szintén a repülés volt a munkája. Szamba vettünk minden összetevőt: hogy az ugrás milyen hatással lesz az ernyő sebességére, mennyire fog az ernyő bukácsolni vagy éppen fordulás közben milyen centrifugális erő hat rá. Figyelembe kellett még vennünk, hogy a gumikötél az ugrás pillanatában 46 méterre nyúlik. Minden eshetőségre felkészülve, szerkesztettünk a kötéltre egy gyorskioldót, amit ki lehet oldani, ha megáll a lengés. Az volt ugyanis a terv, hogy landolás előtt kioldom, és lábra érkezve futok tovább, amíg az ernyő is biztonságosan földet ér. Körülbelül 50% esély volt arra, hogy fejjel lefelé érek földet, de ezt elhanyagolható kockázatnak tartottam. Ez nyilvánvalóan hiba volt. Mondtam azonban Muratnak, ha esetleg probléma lenne a gyorskioldóval, inkább szálljunk a vízbe, és, hogy a leszállás előtt már ne csináljon éles fordulót, hogy ne lengjek ki nagyon.

Nagy lelkesedéssel láttunk neki az előkészületeknek. A következő nap azzal telt, hogy próbáltuk rögzíteni a gumikötélet a beülőhöz. A légibemutató napján bekaptunk egy könnyű ebédet és elvittük a felszerelést a helyszínre. Simán startoltunk, de nem volt egyszerű egy te-

kercs gumikötéttel a nyakamban üldögélni a beülőben. Ekkorra már letisztult minden. Teljes mértékben megbíztam a pilótában.

Kikapcsoltam a hevedereket, kicsúsztam a beülőből és fejjel lefelé zuhantam a tenger felé. Súlytalan lettem néhány másodpercre, azután *aaaaarrgghh*, repültem vissza felfelé. 610 méteren voltunk, amikor elindultunk leszállni a part felé. Megpróbáltam kioldani a bokámat, de nagyon nehezen tudtam elérni, hiszen előtte csak egy fán lógva gyakorolhattam! Ebben a pillanatban rá kellett jönnöm, nem működik a gyorskioldó! Kiabáltam Muratnak, hogy szálljunk a tengerbe. Közben a partról százak néztek bennünket, ráadásul az Eurosport kamerája vette az egész légibemutatót! Andy Heidegger, a műsor házigazdája, a tömeggel együtt dermedten nézte, amint tovább repültünk a part felé. Mit csinál Murat, miért nem szállunk a tengerbe? Nem hallja, hogy kiabálok? Úgy láttam, hogy pont a tömeg közepébe fogok esni, jójózza fejjel lefelé. Végül Murat elindított egy fordulót, én pedig elhúztam a nézők feje felett. Tudtam, hogy így nem tudunk landolni, de nem tettem semmit. Csak lógtam és vártam, hogy mi fog történni. Ezalatt néhány fiú, akik pontosan tudták, hogy mi történik, rohángált fel a partra, és próbáltak elkapni engem, mielőtt a földhöz csapódnék. Az alattam rohanó talaj már nagyon közel volt. A hátammal csapódtam a földhöz, ami egyből kiütött, mégis csodás érzés volt... egy másodpercig, mert utána repültem fel ismét, vagy 3 méter magasra és újra becsapódtam. Sajnos pilótatársam rosszul ítélte meg a helyzetet és rendesen beletett a homokba. Elsötétült minden és újra átéltem, ahogy kicsúszom a beülőből és zuhanok a tenger felé. Közben a rémült Murat, húzott tovább a hatalmas tandemernyővel és kétségbeesetten próbált korrigálni, azután ő is lehuppant a partra. Amikor felültem, Andy azt kiabálta a mikrofonba: *'Semiiii, te örüüüült!'*

Később megkérdeztem Muratot miért nem szálltunk a tengerbe. Ő csak ennyit válaszolt: *'Úgy láttam, hogy nagyon hideg.'* ■



Hirdetési tarifáink

1/6 oldal 1500 Ft

1/3 oldal 3000 Ft

1/2 oldal 4500 Ft

1/1 oldal 6000 Ft

Kedves Hirdető! Kérem, hogy hirdetéseidet a megjelenés hónapjának 2-áig, e-mailen, vagy telefonon juttasd el hozzám. SMS-ben nem fogadom hirdetésedet. **Fizetni a feladással párhuzamosan**, normál postai befizetési csekken lehet, a következő címre küldve: ASE, 1550 Budapest, Pf. 59. A csekk „Megjegyzés” rovatába, kérek, írd be: „hirdetés”.

Magyar Bertalan
(beric)

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



Eladó
egy korallpiros
APOLLÓ CXMD
motoros sárkány-szárny
Megkímélt állapotú,
nem húz semerre.
Gyártási év: 1997
Ár: 300 ezer Ft.
Érd.: 30/9856-038



Vásárolnék
kétüléses motoros
sárkányrepülőt, kizárólag
rendkívül jó állapotút
(Jet Star előnyben).
Nem baj, ha régebbi kiadású,
de igényes legyen.
Hívj ajánlatoddal a
(30) 266-8128 telefonon!

2/1

AIRMAX
HUNGARIAN PARACHUTE

0620 9264-251

e-mail: info@airmax.hu, net: www.airmax.hu

Vegyél részt az év legnagyobb ernyős buliján!
Szilveszterezz Monacóban December 27- Január 4-ig
Termikrepülő és B vizsga tábor a Francia Riviérán, ahol egész télen
napsütéses, termikes az idő. Az átlaghőmérséklet napközben ilyenkor is 15 C°

Szilveszter Monacóban

A táborban az Ozone és a Gradient típusai is tesztelhetők.
Figyelem az Ozone istállóban az utolsó simításokat végzik
egy új DHV 1-es ernyőn. Valamint az új 2/3-as is hamarosan elkészül.



ASPEN DHV 2

Végtelen siklás! Vmax 56km/h (28-as méret)
Válogatott kerettagoknak kedvezmény!!



GOLDEN DHV 1-2

Egy ernyő mindenkinek!



SIKLÓERNYŐS ISKOLA

Teljes felszerelést, oktatói anyagot biztosítunk!

(20) 9458-658

Használt és új felszerelések forgalmazása!

ERNYŐK						
Típus	Szín	Súlyhatár	Állapot	DHV	Évjárat	Ár
Edel Sector TX	V.kék	90-105	Jó	3	98	100 ezer
Firebird Apache	Lila	50-75	Extra	2	92	80 ezer
Edel Sabre	Fehér	80-105	Extra	2	98	150 ezer
Firebird Matrix M	Kék	75-95	Extra	1..2	2000	180 ezer
FreeK Frantic	Sárga	80-105	Új	2	97	130 ezer
UP Vision	Zöld	80-110	Extra	2	96	100 ezer
Airwave Logic	Kék	80-95	Extra	1	2002	230 ezer
Ozon Atom	Sárga	80-100	Extra	1	2001	210 ezer
Airwave Sport 1	Kék-zöld	80-100	Extra	1..2	2002	1000 Eü
Airwave Sport 1 AKIDÖ	változtathó	változtathó	Új	1..2	Új	1300 Eü
Airwave Magic 3	Kék-zöld	80-105	Extra	2..3	2003	1600 Eü
Advance BBeta TANDEM	Fehér-sárga	140-210	Extra	1..2	98	200 ezer

BEULÓK						
Típus	Szín	Karabínér	Méret	Protetktor	Évjárat	Ár
Disorzonwola	Fekete	Gyors	L	air bag	1999	52 ezer
Paratech	Sárga	Norm	M	Kamary	1999	30 ezer
Sky Line Project	fekete-szürke	Gyors	M-L	air bag	új	79 900
Sky Line Project	Fekete-kék	Gyors	M-L	air bag	2002	70 ezer
Sup Air	Fekete	Gyors	M-L	air bag	2001	90 ezer
Lubin	Fekete-Zöld	Gyors	L	air bag	1999	95 ezer

MENTŐERNYŐK						
Típus	Súlyhatár			Évjárat	Ár	
Minitax	100 kg			Használt	99	39 ezer
Charly Revolution	120 kg			Használt	99	90 ezer
Minitax	120 kg			Használt	99	39 ezer
Charly	100 és 130 kg			Használt	99	39 ezer
Charly Second Chance	85,98,118 kg			Új	Új	70 ezer
Charly CLOU KUIII	140 kg			Új	Új	88 ezer
Sky Line	120 kg			Új	Új	68 ezer

SISAKOK						
Típus	Szín	Rendelése	Méret	Állvéss	Évjárat	Ár
Charly Insider	Metal	Rendelése		Igen	Új	32 ezer
Charly Insider	Fehér	Rendelése		Igen	Új	30 ezer
Charly Insider	Crom	Rendelése		Igen	Új	40 ezer
Charly Air Control	Bármí	Rendelése		szerezhető	Új	18 ezer

VARIÓK, GPS-ek						
Típus				Évjárat	Ár	
Brauniger Competition/GPS	GPS kábel	PC kábel				90 ezer
Flytec 4005				Új		62 ezer
Brauniger IQ Combat				Új		62 ezer
Brauniger AV Pilot				Új		52 ezer

OVERALLOK						
Típus				Évjárat	Ár	
Nubes Nigo				Új		24 ezer
Charly Montura				Új		66 ezer
Charly X-Wing Windtapper				Új		46 ezer
Charly X-Wing Economy				Új		33 ezer
Sky Line Standard				Új		41 ezer
Sky Line Skystripa				Új		40 ezer
Sky Line Light				Új		30 ezer

BANAACSON						
Típus				Évjárat	Ár	
Harway Super Fly GTX				Új		40 ezer
Salomon Airport				Új		30 ezer
Adidas Shavano				Új		18 ezer



Sport2



Sport2	XS	S	M	L	XL	
Projected Area	20,19	21,94	23,36	25,27	26,67	Sq*m
Flat Area	22,73	24,71	26,63	28,8	31,4	Sq*m
Weight excl bag	5,1	5,5	6	6,5	7	Kg
Total Line length	362	378	339	335	405	m
Height	7,33	7,66	7,86	8,17	8,63	m
lines	3/4/3/2	3/4/3/2	3/4/3/2	3/4/3/2	3/4/3/2	A/B/C/D
Cells	53	53	53	53	53	
Flat Aspect Ratio	5,12	5,11	5,14	5,14	5,14	
Root Cord	2,62	2,74	2,85	2,96	3,06	m
Weight Range	50-70	65-85	80-100	95-120	110-140	kg (PTV)
Trim Speed	37	37	37	37	37	Kmh
Top Speed	52	52	52	52	52	Kmh
Min sink	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	m/sec
Best Glide	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	
Certification	DHV*	DHV 1-2*	DHV 1-2	DHV 1-2*	DHV 1-2*	* In Progress

Az ASE tagjai a használt felszerelések árából 10% kedvezményt kapnak!

Egy bolt a túrázó siklóernyősöknek és a siklóernyős túrázóknak



TÚRAFELSZERELÉS
RUHÁZAT



ERNYŐK
BEÜLŐK
KIEGÉSZÍTŐK



FELSZERELÉS ELLENŐRZÉS
ÉS JAVÍTÁS



NOVA
GIN
AVA-Sport
Brauningen
hazai forgalmazója

Tengerszem Outdoor Sport &
Fly Away siklóernyős iskola

www.flyaway.hu

1067 Budapest, Teréz krt. 33.

Nyitva: hétfő-péntek 10-19 óráig,
szombat 10-14:30-ig.

Tel./Fax:

+36 1 3111 866
+36 20 9417 537

E-mail: flyaway@mail.datanet.hu