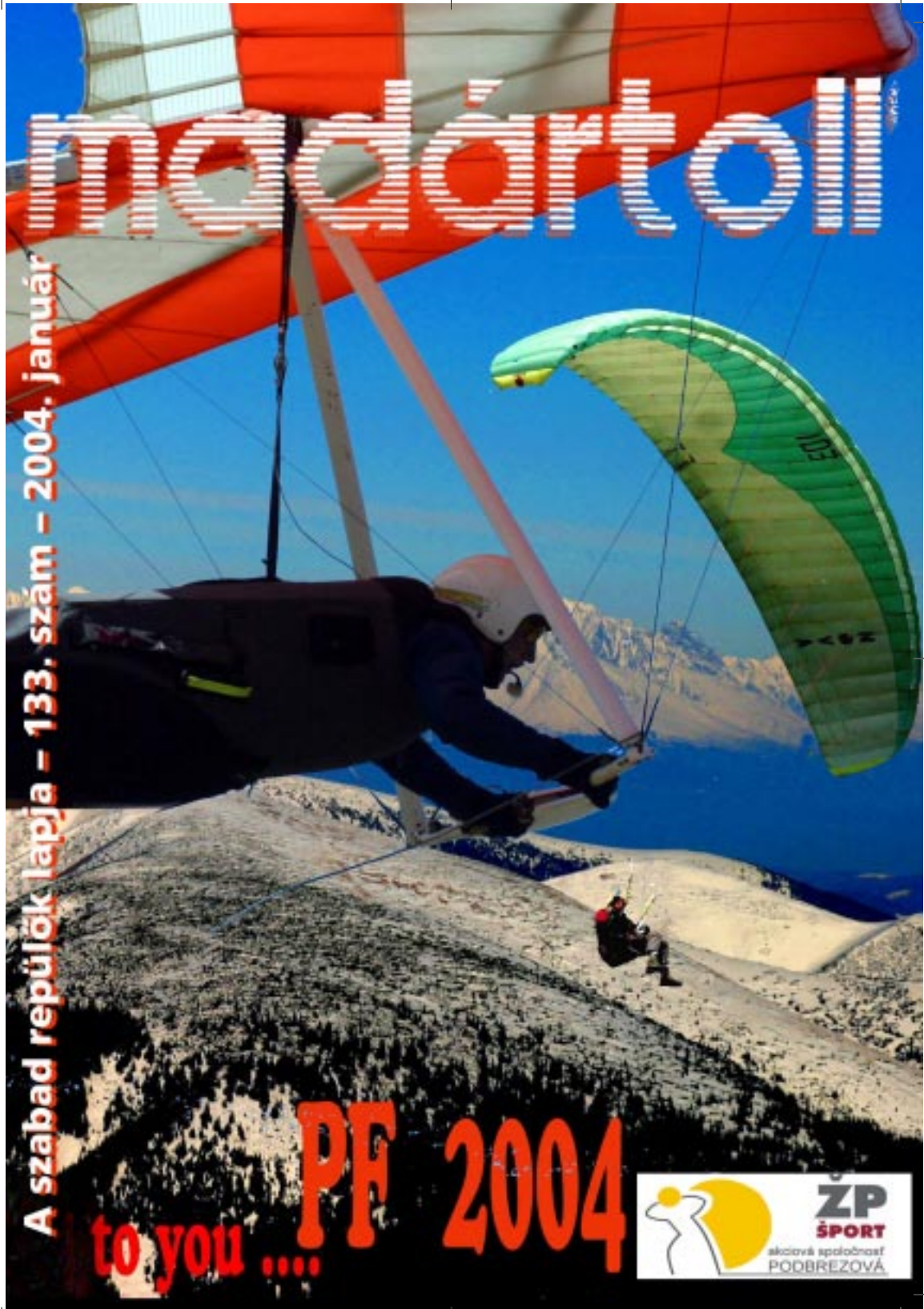


A szabad repülők lapja - 133. szám - 2004. január

madártoll

to you **PF 2004**



Figyelem! Figyelem!

Hamarosan ismét eljön az év legkevésbé várt napja.

Az adóbevallás.

Ez a nap azonban

jóra is lehetőséget ad.

Tavalyi felhívásomra kb

325 ezer Ft-ot utaltak át

sárkányos és siklóernyős

sporttársaink

alapítványunk,

a Sárkányrepülésért

Alapítvány

számlájára;

az előző évinek

mintegy

a dupláját.

Köszönjük

nagylelkűségeteket,

és kérjük, idén is gondoljatok

valamennyiünk közös ügyére!

Adód 1%-ával
támogasd a hazai
siklórepülést!

A „Sárkányrepülésért”
Alapítvány adószáma:
19013907-1-13

Repülős bál hamarosan!

2004. március 6-án ismét találkozhatunk a tőlünk távolabb élő sporttársainkkal. Az éves díjkiosztó után, részese lehetsz, egy fergeteges bulinak



a GOLDMANN Étteremben

melyre az idén is nagy szeretettel várjuk a repülés szerelmeseit. Remélem, nem fogsz bennünk csalódní, erről a már megszokott rendezőgárda fog gondoskodni.

A bált idén is a Repülősegély javára rendezzük!

Jegyigénylés, asztalfoglalás Ilikénél (06-30-9112961). További információk, a következő számban. *Találkozásunkig, jó repülést kívánok!*

Bálányiné Gyöngyvér



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

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.

A címlapon:

A Podbrezovai Vasgár

újévi üdvözlőlapjának részlete

Fotó: Anna Nociarová

Számunk tartalma 3

Papírmunka

MRSZ:

a repülés hitbizománya?

Interjú Szekér Tamás főtitkárral 4

Szabbizottsági hírek 9

A jövő elkezdődött 11

A mandátumokról és az új tagdíjfizetési rendről 12

Olgi 14

Műszaki vezetők továbbképzése 15

Szakértés

Vitorlázó madarak és repülők 16

ASE-program 18

Rejtvény II. 18

Lég-tér

Névjegy: Lőrincz Matyi 19

105 kilométer (majdnem) varió nélkül 21

UL- mellékletünk a lap közepére van betűzve

MRSZ: a repülés hitbizománya?

Interjú SZEKÉR TAMÁS főtitkárral

Jóllehet az egyik leghíresebb magyar vitorlázópilóta fia, mégis „kivülről” érkezett a repülőéletbe tavaly ősszel. Lapunknak nyilatkozva így fogalmazott: sokan a saját hitbizományuknak tekintik az MRSZ pozícióit, amin változtatni kell. A főtitkár, Vári Gyula elnökhöz hasonlóan, elengedhetetlennek tartja, hogy a szövetség központja Budaörsre költözzön. Bízik abban, hogy az új menedzsment elő tudja teremteni a működéshez szükséges pénzt. Ehhez azonban a siklórepülőkre is szükség van – mondja.

– Gyerekkorom a kiskunfélegyházi repülőtéren telt, szerettem is ott lenni, bolondultam a repülésért. De annyira nem nyugőzött le ez az életforma, hogy rátegyem az életemet. Láttam azt, hogy a repülő ember családja

is megsínyli néha ezt az életet. Döntésem ugyanakkor „lázadás” volt apám akarta ellen, aki azt szerette volna, hogy mindkét fia pilóta legyen, mint ő; és mérnök legyen, mint ő. Én viszont úgy éreztem, vele kellene megmérkőznöm ahhoz, hogy ezen a pályán kikerüljek az ő árnyékából. Mindez komoly feszültséget okozott kettőnk között, amit évekig nem tudtunk feloldani. Végül is „felesben” teljesült apám vágya: a testvérem pilóta lett, én meg gépészmérnök, majd irányító a szakmámban: jelenleg az Ikarus Ipari Park igazgatója vagyok. Apám aztán elfogadta, hogy saját éle-



Magyar Bertalan
Fotó: Tóth Zsuzsanna

temet én magam irányítsam, s nagyon jó viszonyba kerültünk felnőtt koromra – sajnos, csak rövid időre, mert nem sokkal ezután meghalt.

– *Lezuhant a Pintér Művek helikopterével. Mennyire érzed ezt „repülőársorsnak”?*

– Lehet, hogy megbotránkozottat lesz, amit mondok: úgy gondolom – ha már mindenkinek meg kell halnia –, apámnak jobb, hogy így halt meg. S biztos vagyok benne, hogy ha választania lehetett volna, ő is ezt választja. A baleset pár hónappal a nyugdíjba vonulása előtt történt. Noha tökéletes egészségi állapotban volt a napi másfél doboz cigi ellenére, ekkoriban már egyre többször mondta nekem, hogy nagyon fél az letiltástól. Tudom, hogy azt nem sokkal élte volna túl... Nekünk, az itt maradóknak persze kegyetlen az ilyen halál, de az eltávozottaknak jobb.

– *Végül azonban te is „visszakanyarodtál a repüléshez”. Ez hogyan történt?*

– Mondhatnám, számomra teljesen váratlanul... Már évek óta nem foglalkoztam ezzel kapcsolatos dolgokkal;

azt sem tudtam, van-e még egyáltalán MRSZ. Amikor VÁRI GYULA elnök lett, TAKÁCS ISTVÁNT, az Ikarus Rt. stratégiafejlesztési vezérigazgató-helyettesét kereste meg, hogy egy olyan szakembert kérjen segítségül, aki át tudja tekinteni a repülőszövetség gazdasági helyzetét. Takács az egyik igazgatótársamat ajánlotta; azt a hölgyet, aki a magánéletben a barátnőm. Ő meg persze engem kérdezett meg, ha egy fogalmat, egy személyt nem tudott hova tenni; így azután akarva-akaratlanul „képbe kerültem”. Egy vacsorán találkoztam Vári Gyulával – ő azt hitte, amikor a Szekér nevet meghallotta, hogy az öcsémről van szó. Aztán kiderült, hogy nem, mi több, hogy semmi kapcsolatom nincs a magyar sportrepülés jelenlegi szervezetével és személyi állományával. Nos, ez szólt mellettem... Persze, az elnök úr egyébként is tájékozódott rólam, úgy magamtól, mint a munkahelyemtől. Barátaim, kollégáim unszolására, a lehető legvégső határidőben, augusztus 30-án én is beadtam egy pályázatot a főtítkári állásra, amit végül elnyertem. Már most látom, sokkal nagyobb fába vágtam a fejszemet, mint gondoltam volna.

Október 19-én vettem kézhez az ideiglenes megbízásomat. Azóta teljesen megismertem Vári Gyula elképzelését az MRSZ jövőjére vonatkozóan; másfelől közösen megismerkedtünk a szövetség jelenlegi állapotával, és azzal a – pazarló – gazdálkodással, ami eddig folyt. Igazából most kezdjük az érdemi munkát.

– *Annak idején te egy egészen más szervezet, az MHSZ mindennapjait ismerted. Ahhoz képest nagy volt a kontraszt?*

– Bizony nagy. Jóllehet, ma már tudom, hogy nem az igazságot láthattuk akkor – mégis: én gyerekkoromból egy virágzó sportszövetségre emlékszem, aktív repülőéletre, amelyben elképzelhe-

tetlen volt, hogy hétvégén, ha az időjárás megengedte, ne legyen „üzem”... Hogy ne legyen pénz a repülésre, a karbantartásra. Tudom, mindez jórészt „szocialista összeköttetések” révén működött: elvitték repülni a téglagyár igazgatóját, az ÁFOR-kút vezetőjét és lett téglá a hangár oldalához, benzin a Trénerbe. De Dunaujvárosban hétköznap is több Góbé repült, mint mostanában vasárnaponként...

– *Ez volt a negatív változás?*

– Ez, és még sok más. Például: akkoriban a repülésben csak a magasán kvalifikált és elkötelezett emberek maradtak meg. Ma ez másként van, de a közhiedelemmel ellentétben nem csak az anyagi lehetőségek beszűkülése miatt. Hanem azért is, mert ma már nagyon sokan akarnak a repülésből élni, miközben nem élnek a repülésért is... Vannak aztán, akik egykori sikereiket, munkájukat egyfajta hitbizománynak tekintik, amely örökös jogot ad nekik egyes pozíciókra, tényleges munka nélkül is. Tény: ezek az emberek megküzdöttek azért, hogy ők és társaik repülhessenek – de aztán nyilván rájöttek arra, hogy nem kell másokat is odaengedni ahhoz a bizonyos hűsözafékhöz...

– *Pozitív változást nem tapasztaltál?*

– De igen. Például, ma már lehetséges, hogy kétszázezer forintért meg egy tanfolyam áráért valaki repülő ember legyen, saját repülőszekével. S ha nem akar versenyezni, nem kell milliókat költenie, hanem két-háromévente vesz egy másik használt ernyőt és repül tovább. Ez annak idején elképzelhetetlen lett volna. Csak a nyugati filmekben láttunk olyat, hogy kimegy az ipse a saját repülőterére, beül a saját kisgépebe, és repül; és ha pár egyszerű szabályt betart, akkor senki nem szólhat hozzá ezért. Mára ez Magyarország is valóság...

– *Bárcsak így lenne...*

– Persze, persze, lassan tisztába jövök

a jogi helyzettel: tudom, hogy azért ez nem ilyen egyszerű. De hol vagyunk már attól, hogy a növendékek sorakoznak a hangár előtt és jelentenek! Ez szörnyű volt – és ezen változtatott egy nagyon „rebellis” társaság: a sárkányosok megjelenése. Most, bizonyos értelemben, a siklóernyősök ilyen „rebellisek”...

– *Bizonyára... de vajon miért van ez a szembenállás repülő és repülő között?*

– Mindig is volt tréfás, meg komoly ellentét is a motoros és vitorlázó pilóták között. Ez még jobban elmélyült a siklórepülő megjelenésével: egy siklóernyősnek elég egy domboldal, egy repülőgépnél kifutópálya kell, de nem fújja le

a levegőből a rendész helikoptere; és így tovább. Azt tapasztalom, hogy a „vasban ülő” pilóták kicsit lesajnálják a „madzagokon lógókat”. Ez nem helyes: egy sportrepülő ne minősítse a sportársait. Repüljön.

– *Az üzemeltetés költségei nagyságrendekkel különböznek a kétfajta repülésben. Ez nem okozhat feszültséget?*

– De igen, és éppen erről beszéltem, amikor azt mondtam, hogy egyesek a korábbi nibuszukat kihasználva mindenkit elmarnak, mindenből pénzt akarnak csinálni, csak hogy a maguk repülését biztosítsák...

– *Én ugyan nem erre gondoltam, hanem a műszaki adottságokból adódó különbségre; de ha már itt tartunk: lehetne ebből jól üzletet csinálni?*

– Lehetne, de egy sportklubnak nem



az az elsődleges feladata, hogy üzletileg jól működjön. Igaz viszont az is, hogy az üzemeltetés költségeit elő kell teremteni. Ebben látom az elvi ellentétet: míg a siklórepülő mindig maguknak teremtették elő, ami kell, addig az egykori MHSZ-es pilóták valaha készen kapták, utóbb meg megörökölték azt, ami mára már majdnem elfogyott...

– *Egy szervezetben összebékíthető ez az ellentét?*

– Érttem, mire vonatkozik ez a kérdés. Tudom, komoly szervezkedés folyik azért, hogy a siklórepülő önállósuljanak. Ki fogunk költözni Budaörsre, sokan gondolják úgy, hogy ők ott lenézett, oda nem kívánt elemek lesznek...

– *Aminthogy így is van.*

– Nem! nem azok! Budaörs valóban a magyar motoros repülés bölcsője, de ott

mindenkinek helye van. És – tetszik, nem tetszik – ki kell költöznünk; meg kell szüntetnünk azt a pazarlást, hogy a szövetségnek két központja van. Most lehetőségünk van arra, hogy „hitbizományba” megszerezzük a repülőteret; ehhez azonban az is kell, hogy az MRSZ hatezres tagsága megőrizze azt a nimbuszt, ami egykor a repülést jellemezte; megőrizzük ezt a nimbuszt a továbbéléshez. Minden repülő szívesen látott lesz Budaörsön, és ígérhetem: amíg én vagyok a főtitkár, addig ott egy rossz szó el nem hangozhat a hátyásszárnyúakra. Mellesleg: tavasszal kezdem a siklóernyős tanfolyamot.

– Ezzel együtt, a siklórepülők folyamatosan úgy érzik, hogy tevékenységük nem kapja meg azt a szervezeti és jogszabályi hátteret, amire szükségünk lenne.

– A jogi szabályozás rossz, ez így van. Szerintem azért, mert a szabályokat repülők tanácsait követve hozzák – repülők, de nem hátyásszárnyúak tanácsait követve. Nekik van nagyobb tekintélyük, hiszen a siklórepülés fiatal sport...

– *Negyven éves. A motoros repülés száz, a repülés kétszázharminc. Mihez képest vagyunk fiatalok? Elfelejtették OTTO LILIEN-THALT?*

– Engem nem kell meggyőzni; apám is vitorlázó volt. Nem becsülök többre valakit csak azért, mert nagyobb gépe van. Az igaz, hogy ma még nagyobb a súlya a repülőéletben a botkormányosoknak; de számbelileg már ők vannak kevesebben, korukat tekintve már ők az idősebbek. Tehát, előbb-utóbb a siklórepülők is megkapják az őket megillető helyet. Már csak azért is, mert az illetékeseknek rá kell jönniük arra, hogy támogatni kell a sportrepülést.

– *Amit ezek szerint most nem támogat az állam.*

– Miért, támogatja? az az évi három-

millió forint kábé arra elég, hogy kimeszeljük belőle a székházat. De polgári és katonai pilótákra mindig szükség lesz, és ezeket mindig is fiatal repülőkből képezik ki, tehát szükségszerűen azokból, akik az alapoknál kezdték, és fiatalon. Ebben a szakmában elképzelhetetlen, hogy érettségi után megy el valaki vadászrepülést tanulni. Ha tehát elorsvasztjuk a sportrepülést, nem lesz, aki szállít, aki megvéd bennünket a levegőben.

– *Visszatérve a jogi szabályozáshoz: a világ más részein elképzelhetetlen az a szigorúság, amilyennel a hazai siklórepülőkkel bántanak; akár az orvosira, akár a regisztrációs, akár a „természetoédelmi” előírások gondolkunk. Hogyan lehetne ezeket harmonizálni?*

– Ezt is elősegíti majd, ha a kormányzat felismeri a sportrepülés fontosságát; de legalább ugyanilyen fontos szerintem, hogy a rendszerváltozás a repülés nagy öregjeinek fejében is végbe menjen! Ugyanakkor azt a „magyar mentalitást” is meg kellene változtatni, hogy „dögöljön meg a szomszéd tehene is” – azaz: ha én nem repülhetek, akkor te se repülhess! Igen, elképzelhetetlenül túl van szabályozva ez a kérdés, és már nincs sok időnk arra, hogy ezen változtassunk.

– *Jön, ugye, az Unió...*

– Bizony, és vele az Unió pilótái, akiket nem fog érdekelni a magyar szabályozás. Jönnek, mert jöhetnek, és repülni fognak a magyar siklórepülő helyeken. És ha egy osztrák siklóernyőst fúj le az égről a légirendészet helikoptere, akkor nincs az a bíróság, amelyik el nem marasztalja a magyar hatóságot.

– *Nincs tehát sok időnk, hála Istennek... De ekkora elmaradást be lehet-e hozni ilyen rövid idő alatt? Mit tud tenni ezért az MRSZ főtitkára?*

– Jogilag leginkább annyit, hogy segíték helyzetbe hozni azt az új repülős

generációt, amelyik már nem csak a maga pecsenyéjét sütögeti. Ők azok, akik egyfelől komoly pilóták, másfelől képzett szakemberek megfelelő gazdasági és politikai kapcsolatokkal – csak eddig nem juthattak szóhoz az MRSZ-ben. Példaként említhetném VAJDA ANDRÁST, az új gazdasági vezetőnket.

Gazdaságilag két fő feladatom van. Az egyik: úgymond racionalizálni az MRSZ szervezetét: ha fájó is, de búcsút venni azoktól, akik már nem tesznek a szövetségért, de még mindig abból akarnak megélni. A másik szükségszerűség: kiköltözni Budaörsre, amint arról már beszéltem. Ezt nagyon fontosnak és szükségesnek tartom, és nem csak azért – amit sokan hangoztatnak –, mert Vári Gyula is annak tartja.

Szeretnénk aztán a repülőszövetség eszközállományát megfelelően kihasználni. Így például tervezzük, hogy a székesfehérvári ejtőernyő-javító üzemben siklóernyőt gyártunk. Ezzel persze nagyon komoly gazdasági érdekeket „sértünk” – s már el is indultak ellenünk a támadások. Egyesek úgy gondolják, hogy az 1990-ben egyszer már elosztott vagyont újra el kell osztani. Azok az eszközök, azt hiszik, az övék, de nem értem ugyanakkor, hogy az üzemnek, az elmúlt években felhalmozott többmillió veszteségét miért a szövetségnek kell viselnie? Feltett szándékunk tehát, hogy megvalósítjuk ezt a projektet, amivel a magyar siklórepülőket megfizethető árú eszközökhöz juttatjuk, és az ebből származó hasznot visszaforgatjuk a sportrepülésbe.

„Kívülről” is igyekszünk támogatást szerezni. Ennek érdekében, egy kicsit „lenyúltuk” néhány lelkes magánember kezdeményezését, amikor mi is részt vettünk a motoros repülés centenáriuma szervezett százgépes kötelékben. Bár ez nem volt szép, mentségünkre

szolgáljon, hogy így olyan VIP-vendégeket vihettünk föl a díszkötelék gépeinek fedélzetére, akiktől hosszú távon komoly anyagi támogatást remélünk „kísrőfolni”. Allamtitkárt, bankelnököt, nagycég-tulajdonost, olyan embereket, akik milliárdok fölött rendelkeznek. Ha csak annyi pénzt kapunk, amennyiből a kötelékben repült öt gép költségei visszatérülnek, már megérte: öt pilótánk repülhetett, és vihetett még tíztizenöt embert. De abban biztos vagyok, hogy nem ennyi, hanem százszor ennyi lesz, amit kapunk; hiszen meg tudtuk mutatni ezeknek az embereknek, milyen szép dolog a sportrepülés. Jó lenne persze, ha ezek a támogatások a repülőszövetséghez futnának be, és nem az egyes szakágakhoz. Hiszen, ha például a hőlégballonosok összeszednek 16-18 milliót az ausztráliai világbajnokságra, akkor azokhoz a szponzorokhoz, akik ezt megfinanszírozták, a többi repülő már nem mehet kérni... Eltökélt szándékunk összeszedni az anyagiakat arra, hogy minden válogatott kerettag repülő eljuthasson a világ- és Európa-bajnokságokra.

– *Van erre reális esély? Bízol abban, hogy meg tudod csinálni?*

– Igen. Tudom, sokan sérelmezik, hogy én lettem az MRSZ főtitkára, hogy az elnök tűzön-vízen keresztül engem akart. Hoztam a tapasztalatomat, a kapcsolati tőkém – és kockáztatom az üzleti karrieremet, hiszen ha ebben nem sikerül helytállnom, másról sem fogják elhinni nekem, hogy meg tudom csinálni. Úgy látom: feladatot kaptam, amit meg kell oldanom, amit meg akarok és meg tudok oldani.

Lapzártakor érkezett a hír, hogy az MRSZ elnökségi ülésén a tagok az új menedzsment megbízatását véglegesítették. ■

Szakbizottsági hírek

9

Szakbizottsági ülés

Tisztelt Siklórepülők, az alábbiakban a 2004. január 9-én konferenciabeszélgetéssel megtartott szakbizottsági ülés jegyzőkönyvét találhatjátok.

1. Sportszabályzat 2004. A verseny munkacsoport a beérkezett észrevételek alapján előkészített egy összesített sportszabályzat-tervezetet, ami a szokásos csatornákon terítésre is került. Erre érkeztek észrevételek. HTML áttekintő verzió a netre (GERGŐ) 0113-ig vélemény (mindenki) 0114-én (20:30) konferenciabeszélgetés (PEREC) és véglegesítés. A sportszabályzat megjelenése után lehet a szövetségi kapitányi pályázatokat kiírni.

2. MKK 2004. kiírás A verseny munkacsoport a sportszabályzathoz hasonlóan a beérkezett észrevételek alapján előkészített egy tervezetet. A beérkezett észrevételek alapján összefoglaló készítése (GERGŐ) (Szakbiz) véleményezi Konferenciabeszélgetésen (Perc) véglegesíteni és kihirdetni.

3. Végleges 2003-as rangsorok kihirdetése SZABÓ ERNŐ érdemi reagálásával, óvások nem érkeztek, végeredményt lehet hirdetni (Perc).

4. Dagály u. kontra Budaörs Gurigák jelzése szerint a költözés nehézkessé fogja tenni a kapcsolattartást a klubokkal. Szakbizottsági javaslat, hogy 1-2 hónapig próbáljuk meg a budaörsi helyszínen az ügyintézés, ha nem működőképes, akkor pedig – szükség esetén akár – szakági kasszából ügyfélszolgálati

helyiséget kell bérelni könnyen megközelíthető helyen. Elnökséggel és Gurigával (GYURI BÁCSI) kommunikál.

5. Fegyelmi ügy Fegyelmi bizottság két tagjának nem elfogadható az elnökség döntése, ráadásul a döntés nem az MRSz alapszabálynak megfelelő csatornán lett előkészítve. Emiatt: 0112 Szakbiznek levélvázlat (Perc) (fegyelmi ülés jgyk és szakbiz határozat ismeretében) 0114-ig válaszok (Szakbiz) Elnöktől írásbeli indoklást kérni az SzMSz alapján. (Perc).

6. Kiküldetés üzemeltetési konferenciára Veronában lesz, európai jogi normákhoz való felkészüléshez mindenképpen indokoltnak látja a szakbizottság a kiutaztatást. MRSz összegből mehet (Gyuri bácsi). Guriga kiküldetésének van csak értelme.

7. TV2 Naplós riport bázis ugrókról. Rossz színben, sőt félrevezetően tüntette fel a siklóernyőzés veszélyeit. Jogi lépést érzésünk szerint a riportban idézett SIMONICS PÉTER tehet, ha akar. Véleményünk szerint az érdemi kiigazításnak esélye nincs, tisztázandó viszont a kapcsolat a base jumperekkel, akik nyilatkoztak. 0114-ig szakbiznek levél (Perc)

8. Következő szakbiz. ülés. Úgy tűnik, hogy a konferenciabeszélgetés működőképes, a következő ülés is várhatóan ilyen lesz, ennek ellenére célszerűnek látjuk időnként a személyes találkozót is.

9. MRSz honlap Hír érkezett, hogy bi-

zonytalan ideig szünetel a frissítése (l- a 14. oldalt – a szerk.), de mivel az év elején kiemelt szerepet kaphat a honlap az aktuális nyilvántartásokkal, emiatt: 0116-ig Gyuri bácsi rákérdez az MRSZ vezetőség honlappal kapcsolatos elképzeléseire siklorepules.hu regisztrálása (Gergő) Megállapodás készítése illetve rögzítése szakbiz határozatban.

10. Sasok, rekordok. a) (Perc, Tom) összegyűjtés 0123-ig b) (Szakbiz) hitelesítés 0130-ig c) (Guriga) kupa és oklevél előkészítés

11. Versenyrendezési pályázatok Precíziós (célraszálló) verseny terve is felmerült. Körlevél (Perc)

12., Előzetes versenynaptár 0228-ig (Perc)

13. Felmerült lemondások Tom esetében a fegyelmi ügygel, Guriga esetében a budaörsi költözéssel összefüggésben merült fel le- illetve felmondás. Tom esetében a fegyelmi ügy végeredménye még várat magára, annak végeredményétől függően dönt, Guriga esetében inkább egy működőképes konstrukció kialakítása merül fel.

2004. január 14.

MRSZ Siklórepülő szakbizottsága:

ATKÁRI GYÖZŐ (atkarigy@freemail.hu),

BOROVSKY GERGELY (gergo@dedra.hu),

BUZÁDY GYÖRGY (jorgosz@axelero.hu),

PERECZES ZSOLT (pg@mpc.hu),

TÁBOR TAMÁS (ttom@myrealbox.com)

Starthelyalap

Felhívás adatszolgáltatásra. A MRSZ siklórepülő szakbizottsága- valamint a MRSZ siklórepülő főpilóta helyettes felkér minden siklórepüléssel foglalkozó klub- és egyesület vezetőt, hogy

a 2003 évre tekintettel a starthelyek használatáról adatot szolgáltatni szíveskedjen.

Ezen információ képezi az Starthely-támogatás 2004. évi meghatározásának egyik összetevőjét.

Az adatszolgáltatás határideje: 2004. február 29. **Küldési cím:** Atkári Győző MRSZ siklórepülő szakbizottság starthely munkacsoport vezetője. **E-mail:** atkarigy@freemail.hu **Postacím:** 9024 Győr Lajta u. 6. 9/2. **A beküldendő adatok:**

- a klub/egyesület neve;
- a 2003. évben használt starthelyek megnevezése (csörlést is beleértve);
- starthelyenkénti bontásban a repült napok száma és a starthelyet igénybevevő pilóták száma.

Pályázati felhívás. A MRSZ siklórepülő szakbizottsága, valamint a MRSZ siklórepülő főpilóta helyettes felkér minden siklórepüléssel foglalkozó klub- és egyesület vezetőt aki starthelyet üzemeltet, hogy a 2004. évre vonatkozó **Starthely-támogatási alap** felhasználására nyújtson be pályázatot.

A pályázat leadásának határideje: 2004. február 29. **Küldési cím:** Atkári Győző MRSZ siklórepülő szakbizottság starthely munkacsoport vezetője. **E-mail:** atkarigy@freemail.hu **Postacím:** 9024 Győr Lajta u. 6. 9/2. **A pályázatban szereplő adatok:**

- a starthelyet üzemeltető klub megnevezése;
- kapcsolattartó személy neve, címe, telefonszáma;
- a starthely megnevezése;
- a Starthelyalaphól kért összeg;
- a kért összeg tervezett felhasználása (rövid leírás, indoklás)

(Több starthely üzemeltetése esetén külön-külön kell starthelyenként pályázatot benyújtani.)

Köszöni együttműködésüket

Atkári Győző

A jövő elkezdődött...

11

Legalábbis ami a 2004-es évet illeti

Sajnos egyelőre kevés klub adta be adatait, de a tagdíjfizetés és regisztráció határideje 2004. január 31. Aki ez előtt is repülni kívánt legalisan, annak természetesen korábban kellett klubja által bejelentkezni és a díjakat befizetni. Természetesen január 31-e után is be lehet jelentkezni, de az a létszám már nem jogosít az MRSZ-beli képviselőre 2004-ben.

A Nemzeti Sportszövetség igazolványát egyelőre még hardverillesztési, szoftver-, és egyéb előre nem látott technikai akadályok miatt nem tudtuk elkészíteni. Ezért ahogyan 2003-ban, így 2004-ben is a befizetett tagdíj fejében kiadjuk a tavalyi formátumú liszenszet (tehát, terveinkkel ellentétben, a másik nyalókat), amit a liszenszkártyára kell ragasztani, és a tulajdonosnak alá kell írni (a matricák már az új főtítkár aláírásával kerültek kiadásra). Az új sportigazolvány kiadásáig ez jogosít versenyzésre és ez igazolja az MRSZ-hez tartozást a bejelentő klubon keresztül.

Természetesen a startkönyv továbbra is a jogszabályoknak és a tematikának megfelelően bizonyítványként igazolja képzettségeket, és az annak megfelelő repüléseik jogosságát.

Az alkalmassági kártyára ragasztandó matricában sincs változás, kivéve a 2004-es évszámot. Hetekig tartó közelharc után sikerült megkötnünk a biztosítóval a megállapodást, amely felelősségkár esetén 200 ezer Ft önrészt tartalmaz, és a kormány félrefordított rendelete által 2001-ben ránk erőltetett 50 millió Ft-ig vállal kockázatot. Sikerült annyira leerőltetni a díjat, hogy a nyilvántartási díj ne kelljen emelnünk, maradnak a



12-15. oldal:
Guriga

korábban meghirdetett összegek. Tehát 2004. január 1-től a nyilvántartási díjat befizetett siklórepülőkre érvényes a biztosítás (a klubonkénti és létszámadatokat a mellékelt táblázatban láthatjátok).

Szeretnék tájékoztatni minden érdekeltet arról is, hogy az azonosító jelet a továbbiakban nem kötelező a szárnyra nagy méretben felragasztani. A Polgári Légiközlekedési Hatóság levele alapján megelégszik azzal, hogy a siklórepülő eszközt az MRSZ „a központi nyilvántartásba felveszi és kiadja számára a nyilvántartási azonosító jelét, amelyet eltávolíthatatlan módon fel kell tüntetni a repülőeszköz meghatározott helyén.” (45.LE. 2. fejezet 2.3. pont, d. bekezdésében megfogalmazottak szerint). Tehát nagyon fontos, hogy az elsőként kiadott azonosító jelet nem szabad megváltoztatni, mert az semmiképp sem felel meg a hatósági elvárásnak, és csak zavart okoz a légi jármű-nyilvántartásban. Szerintem elég toleráns és megértő volt a PLH vezetése, hogy kérésünkre az azonosító jel irdatlan méretű felragasztásának kötelezettségétől eltekintett. A kupolán, illetve a szárnyon az azonosító ELTÁVOLÍTHATLANUL szerepeljen az adattábla mellett, legalább 2 cm-es méretű számokkal és nagybetűkkel kiírva (a szesztoll erre alkalmas). Természetesen a korábban felragasztott betűket, számokat nem kötelező leszedni, sőt a kupola

védelme miatt, ha az jól fent van, nem is ajánlom.

A PLH-val és a Légirendészet vezetésével történt konzultációk alapján követelmény, hogy a felszállásainkhoz használt valamennyi területet dokumentáljuk. Bizonyítanunk kell, hogy a tulajdonos és a környezetvédelem nem ellenzi, hogy a területről felszállást (felszállásokat) hajtsunk végre. Nyomatékosan kérek minden oktatót, pilótát, hogy ne szálljon fel engedélyezetlen

területről, mert azt a hatóság szabálysértésnek tekinti.

Az ellenőrzést végző személyek a fenti három érvényes dokumentumot kell keressék, ezért az repüléskor mindig legyen nálatok (startkönyv, liszensz és alkalmassági kártya). Ha valaki befizette és még nem kapta meg, szakosztályvezetőjénél reklamáljon.

Sok szép legális repülést és élményeket mindenkinek! ■

A mandátumokról és az új tagdíjfizetési rendről...

Ismét igazam lett. Ülök a számítógép előtt és számolom a megvalósult jóslat eredményét. Az történt, amit jövedöltem a siklórepülők szakbizottságainak ülésein év elején: ha belemegyünk a 2000 Ft-os tagdíjfizetésbe, azt mi szívjuk meg. Sajnos, számolni nem tudó társaim nem láttak túl saját szükre szabott klubérdekeiken.

Mi is történt? Ma 2004. január 15-én, a megvalósult álom közepén a gyűlölt 30 ezer forintos klubtagdíj helyett magunk alapította szövetségünkbe – jogos érdekeink sorozatos háttérben maradásáért – jószerével dupla annyit fizetünk be. Azok a nagy klubok, akik miatt a hőzöngés volt, egyelőre még semmit se fizettek (ahogy azt szokták), s a becsületesen, időben jelentkezett szakosztályok mellé a költségek vállalásához majd akkor fognak csatlakozni, amikor mások már megelőgezték helyettük a fizetnivalókat.

Nehogy azt higgyétek, hogy ezekben a klubokban nem repülnek! Úgy, ahogy kell, érvényes papírok nélkül ott voltak a január elsejei évnytón, kihasználva az

MRSZ fejtelenségét; azt, hogy több mint egy év alatt nem sikerült kideríteni, vajon ki a felelős a legutóbbi MRSZ-rendszerváltás előtti érában a szövetségbe pumpált százmillió eltűnéséért, és a hazai repülés tömegbázisát adó sportok elsorvasztásáért.

A képviselőről. A tisztelt javaslattevők most láthatják, miért ajánlom évről évre, hogy szövetkezzünk egy nagy szervezetben MRSZ taggá, mint Siklórepülő Szövetség, úgy, ahogyan az a világ többi országában évek óta működik. Nem tesszük. A siklórepülésnek most 15 szakosztálya marad képviselő nélkül, a sárkányosoknak összesen talán 3 mandátuma lesz sportáguk MRSZ-beli kép-

Létszám- és mandátumhelyzet 2004. január 15-én:

Szakosztály	lét- szám	man- dátum
Airborne SE	1	0
Albatrosz RE sikl.szako.	5	0
Amatőr SE sikl.szako.	117	6
Bácska RK sikl.szako.	10	1
Békéscsabai SE	23	1
Blue Sky SE	21	1
Budai SE	20	1
Cross Country SE	0	0
Cumulus SE	9	0
Debreceni KE. sikl.szako.	0	0
Eged Eagles SE	0	0
Egri SK	0	0
Enairgy SE sikl.szako.	15	1
Felhőtű SE	11	1
Fly Air SE	8	0
Gliders Team	5	0
Gödöllői SK	8	0
Gyöngyösi SRK sikl.szako.	0	0
Gyöngyösi SSK	19	1
Hajdúszoboszlói RK sikl.szako.	0	0
Kettő SE sikl.szako.	43	2
Kvasz A. RK sikl.szako.	0	0
MALÉV RK sikl.szako.	10	1
Mátra Extrém SK	15	1
Miskolci SRK sikl.szako.	0	0
MPC Extrém SE	54	3
Műgyetemi SE sikl.szako.	26	1
Nagykanizsa RE sikl.szako.	0	0
Nyíregyházi LE	0	0
Pannónia Solaris RE sikl.szako.	0	0
Pécsi SRK	0	0
Pilis SE	15	1
RAIR Gödöllői sikl.szako.	30	2
Sirius SE	14	1
SIVABU sikl.szako.	0	0
Sky Club Győr	0	0
Soproni SK	20	1
Spektrum SE	14	1
Szegedi RE sikl.szako.	0	0
Tokaj Fly SE.	19	1
Zalaegerszegi SRK sikl.szako.	0	0
Összesen	532	28

viseletére, s így több száz siklórepülő érdekképviselet nélkül marad.

Az 1200 siklóernyős tagot számláló szervezet elvileg 60 mandátumot érne, amelynek képviseletére mandátumvesztés nélkül lehetne küldötteket szervezni. Persze a törvényesség határát súroló módszerekkel, biankó megbízásokkal most is lehet manipulálni, de mikor jutunk el végre odáig, hogy tiszta lapokkal játsszanak velünk? Nem akarunk többet, mint ami egy élő sportágnak jár: légteret, olyan támogatást, amit a hasonló sportok mind megkaphatnak, olyan szemléletet, amelyben felnőtteként és nem töltekként kezelnek bennünket, önálló döntési jogot a saját szakmánkban. Mindazt, amiben ma hiányt szenvedünk.

Ma a számítógép azt mutatja, hogy 60 mandátum helyett egyelőre csak 28-cal számolhatunk, s így az MRSZ közgyűlésén az érdekeink ellenére szülehetnek ismét a döntések: költözhetünk arra a reptérre, amely sosem volt a miénk, hallgathatjuk azokat a történeteket, amelyekhez sosem volt közünk, és nézhetjük azokat a bemutatásokat, amelyekhez sose engedtek minket közel, pedig a sportrepülés részesei vagyunk mi is. S a világszereplőkre utazhatunk a saját zsebpenzünkéből, még ha világcsúcstartók vagyunk, akkor is.

A számítógép azt mutatja, amit egy kis matematikai érzékkel tavaly ilyenkor is sejteni lehetett: visszatérünk egy olyan tagdíjrendszerhez, amely egyszer már bemutatta, hogy a sumákoknak és a lavírozóknak kedvez, míg a játékszabályok szerint játékosokkal megfizettetik a költségeket.

Jó lenne végre egyszer egy kicsit szélesebb spektrumban gondolkozni és a tapasztalatra hallgatni viharos ötletrohamok helyett, hogy végre ne a pejoratív jóslatok megvalósulása miatt kelljen dühöngnünk. ■

Tárcsázom a Repülőszövetség számát évek óta, és a telefont egy bársonyos-fátyolos, senkiével össze nem téveszthető hang veszi fel: „Magyar Repülőszövetség, jónapot. This is the Hungarian Aero-club. Please hold on...” Megnyugszom. Ebben a rohanó, változó egymást követő hatalmakat kiszolgáló világban mégiscsak van egy biztos pont, aki évek óta bármikor elérhető és eligazít, ha elbizonytalanodom radikális már-már anar-

chista kirohanásaim során; aki objektíven és elkötelezetlenül, főleg pedig kíméletlenül őszintén a szemembe mondja amit gondol.

És ez az elmúlt 14 évben, amit együtt végigdolgoztunk, nagyon sokat számított.

Emlékszem, amikor megsértettem egy írással sok mártírhalált halt katonapilóta emlékét, Olga volt, aki megvédett és akinek válaszcikke után kiderült, nem is sértettem meg senkit, hiszen amint kiderült, hogy azt az írást én-guriga követtem el és nem egy másik-guriga, akit be akartak szennyezni, máris úgy volt értelmezhető a cikkem, ahogy szólt, lefoszlottak róla a ráaggatott kegyelet-sértés-bélyegek.

Olgával közösen indítottuk a Pilóta újságot, és amikor kiszorított belőle minket és a repülés szeretetét a pénzérdek, akkor közösen vártuk meg, hogy újra feltámadjon. Az Ő kitartása és lelkesedése tartotta fenn azután on-line infóként, amíg tehetta.

Nem tudom, mások másként vannak-e vele, de én még a kutyáját is szerettem.

Az egyetlen ember volt, akitől elviseltem, hogy melegebb éghajlatra küldjön: „... most nem érek rá, dolgozom...”, mert



Olgi

tudtam, hogy ha kérek tőle egy fordítást, egy számomra idegen nyelvű levél megfogalmazását, egy írással lektorálását, akkor énmiattam mást fog így elküldeni, hogy arra koncentrálhasson, amivel foglalkozik.

Hány közgyűlésen bámultam végig, ahogy a szemembe néz, hallgatja, amit mondok, miközben a keze jár a billentyűzeten és a jegyzőkönyvbe bekerül még a számon kicsusszant anyázás is.

*

Úgy látom, a nyílt, őszinte emberek ideje lejárt.

Elveszítettem egy remek munkatársamat, egy csodálatos képességű pilótát, azon kevesek közül, akik a Magyar Repülés történelemkönyvébe írhattak.

Olga már nem dolgozik tovább velünk a szövetségben, még egy ideig hallhatom a hangját a telefonközpont magánosztályjáról, de már nem használhatom ki objektivitását, szigorú igazságosságát.

Ebédem maradékaért már nem fogadnak hálás kutyaszemek a világ elembertelenedő és az MRSZ elanyagiasodott falai között.

Szia Olgi, remélem néha otthon felhívhatlak! ■

MRSZ SIKLÓREPÜLŐ MŰSZAKI VEZETŐK ÉVES TOVÁBBKÉPZÉSE

A műszaki vezetők számára februárban tartok továbbképzést regionális módszerrel, azaz:

- február 14-én Székesfehérváron az MRSZ ejtőernyő javító üzemében (siklóernyősöknek)
- február 15-én a Dunakeszi repülőtéren (sárkányosoknak)
- február 21-én Debrecen, repülőtér (sárkányosoknak)
- és február 22-én Budapesten az MRSZ Dagály utca 11. sz. alatti oktatótermében (sárkányosoknak és siklóernyősöknek közösen)

A továbbképzés programja:

- 9.00-10.00 Regisztráció
10.00-tól Azonosítás, kategorizálás módszere
11.00-tól Légialkalmassági vizsgálat módszere, dokumentálása
12.00-tól Ebéd
13.00-tól Lábról induló segédmotoros eszközök alkalmassági követelményei
14.00-tól Gyakorlati bemutató
17.00-tól Műszaki vezetők vizsgája
18.00-tól értékelés, jogosítások bejegyzése

A továbbképzésen eredményes vizsga esetén mód van új műszaki vezetői jogosítások, valamint új üzemi ellenőrző jogosítások szerzésére.

A továbbképzésig az eddig jogosítást kapott műszaki vezetők elvégezhetik az MRSZ Siklórepülő Szakág Minőségirányítási Rendszerének 713-as eljárása alapján a légi járművek felülvizsgálatát és a biztosítási matricával rendelkező siklóernyők és sárkányok alkalmassági tanúsítványába és törzskönyvébe az alkalmassági vizsgálat eredményét és a meghosszabbítást bejegyezhetik.

Kerekes László
siklórepülő szakágvezető

Vitorlázó madarak és repülők

Természetes viselkedése a madaraknak (és a legtöbb vadon élő állatnak), hogy minden olyan hatás elől elmenekülnek vagy elbújnak, melyet veszélyként értelmeznek. Ez lehet az ismeretlentől való félelem, vagy valamilyen ismerős, de hirtelen bekövetkező esemény, zaj. Előfordul, hogy a madár nem menekül, hanem a veszély forrásával szembefordul, sőt, akár meg is támadhatja azt, de a vadon élő állatok többsége nem agresszív, kivéve a szaporodási időszakban, vagy amikor a területük kerül veszélybe.

Nagyobb madarak - ragadozók, dögévk - elég intelligensek ahhoz, hogy gyorsan megtanulják a veszély és a fenyegetés közti különbséget, és eszerint viselkedjenek. Bárki láthat autópályák padkáján, a záróvonal túloldalán félelem nélkül lépegető vetési varjakat, miközben teherautók száguldanak el mellettük métereken belül. Megtanulták, hogy a nagy sebességű forgalom nem lépi át a záróvonalat. Nem nehéz a madarak alkalmazkodóképességének számtalan példáját felsorolni.

A hegyes-völgyes vidékeken gyakori az emberek, terepjárók, hőlégballonok, kirándulókat szállító helikopterek és repülők, madarász csoportok, parkőrök és tudományos kutatók okozta zavarás,



Ann Welch
Ford.: Haulik Áron

de a mostani rövid írás célja csupán a hegyes-völgyes vidék fölől és felett repülő vitorlázó repülők, sárkányrepülők és siklóernyők hatása.

Számos madárfaj képes többletenergiát nyerni a levegőből a saját energiával való takarékoság érdekében - hiszen így kevesebbet kell táplálkoznia. Nem meglepő

tehát, hogy a legjobban termikelő fajok nagy méretükkel, a szárnyak relatíve magas felületi terhelésével és magas repülési sebességükkel képesek zsákmányukat elejteni, vagy más vidékre költözni.

Kiváltképp a ragadozók termikelnek vagy használják ki a szirtek és sziklafalak előtt áramló levegő emelő hatását. Más madarak, mint pl. a gólyák, hatalmas csapatokban találják meg vonulás közben a termikeket, míg egyes tengeri madarak a parti szirteket használják a fennmaradáshoz, nem utolsósorban a tengeri légáramlatok termikképződést gátló hatása miatt.

Kisebb madarak, mint a sarlósfecskék a termikekben összegyűlt és felszállt rovarokat szedik össze.

Vitorlázó repülő, sárkányrepülő és siklóernyős pilóták szintén jól termikelnek, nem ritkán más ragadozó madarakkal együtt. Valószínűsíthető,

* A CIVL tiszteletbeli elnöke, a FAI Környezeti Munkacsoportjának tagja

hogy ezek a madarak többnyire hasonló tulajdonságú siklórepülőkkel hajlandóak csak együtt termikelni. A ragadozó madarak siklószáma általában 14 és 16 között van, a merülési sebességük 0,5 és 0,7 m/s között változik 30-50 km/h sebesség esetén (A parlagi sas átlagos repülési sebessége 55 km/h, az egerész ölyvé pedig 35 km/h körül van). A sárkányrepülők körözési sebessége hasonló, egy jobb szárny siklószáma 14 körülire tehető. A ragadozó madár tehát nem fél együtt repülni egy sárkányrepülővel, mivel nincs teljesítménybeli különbség, így egyenlő félnek tekinti.

A vitorlázó gép viszont már nagyobb sebességgel, és 50, vagy e feletti siklószámmal repül. Nagy méretű sasok esetenként ugyanabban a termikben köröznek, de nem nevezhetőek termikelő társnak. Az ötvenes években, mikor a vitorlázó gépek lassabban repültek 18-25-ös siklószám mellett, gyakran köröztek velük együtt ragadozó madarak, különösen Dél-Afrikában a fakó keselyűk.

Természetesen a siklóernyők mindkét tárgyalat repülőnél lassabban és alacsonyabb siklószámmal repülnek, tehát a ragadozók felsőbbrendűnek érzik magukat, és tudják, utolérhetetlenek menekülés esetén. Mindenesetre versenyés közben egy új szirthez vagy hegyhez érkező sárkányrepülők csak átmeneti és rövid zavaró hatást jelentenek a helyi ragadozó madarakra. Ausztráliában elő-

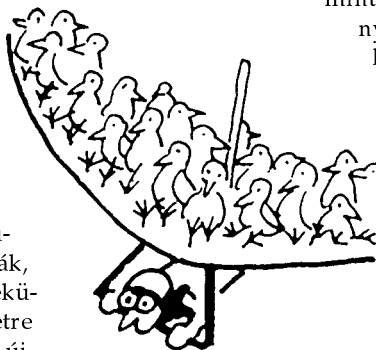
fordult, hogy egy rövid ideig sárkányrepülőket támadtak a ragadozó madarak kimeresztett karmokkal, de mivel a támadást nem viszonyozták, egy idő után nyugodtan tovább termikeltek a vendégekkel.

Megfigyeltem, ha egy madár átrepül egy másik területe felett egyenes vonalban és egy elfogadható magasságban, akkor a helyi madarak felismerik a helyzet veszélytelenségét és az nem zavarja őket. Hegyes vidéken, ahol rendszeresen repülnek, a helyi madarak hamarosan elvesztik félelemérzetüket, feltéve, ha ott továbbra is gyakran repülnek emberek. Ha szükséges, adaptálódnak a megváltozott körülményekhez, de nem hagyják el a területet.

Összegezve: a termikelő madarak nem érzik magukat fenyegetve a termikelő emberektől, esetleg csak átmenetileg - ez általában 2-3 napot jelent. Hozzászoknak, elvesztik félelemérzetüket és elfogadják a vendégeket feltéve, hogy azok viselkedése kiszámítható marad. Ha a pilóták túlságosan közel repülnek el a fészük mellett, a madarak repülési

mintája megváltozik, és a nyugodt termikelésből lebuknak vagy mereken lecsapnak, ezzel is kimutatva nemtetszésüket.

Ha a pilóták élvezik a madarakkal való együttrepülést, és miért ne élveznék, valamint megtanulják felismerni a zavart, aggódó viselkedésmintákat, azokat nem váltják ki, akkor nem lesz köztük ellentét. ■



ASE program

Előadás-sorozat nem csak egyesületi tagoknak:

- Január 21.** *A tél és a siklórepülés* (lehetőségek, veszélyek és javaslatok).
Január 28. *Repülés magas hegyek között.*
Február 4. *Felkészülés az Országos Könnyűrepülő Napra* (feladatok és szerepek egyeztetése).
Február 11. *Az EHPU, azaz az Európai Siklórepülő Unió* (beszámoló a január 31-i ülésről).
Február 18. *Acro- és műrepülés* (Tasi Gábor és Guriga video mellett beszélgetnek).
Február 25. *Taktikai elemek a 2004-es siklórepülő versenyszabályzatban és MKK kiírásban*
Március 3. *ASE szlovéniai túra megbeszélése*, filmek a legutóbbi túrákról.
Március 10. Jön a tavasz és a turbulencia. Veszélyek, tanácsok és intések.

Előadásainkon mindenkit szeretettel látunk. A részvétel díjmentes. Reméljük, sokak számára tudunk hasznos és érdekes programot adni. Ha más témára van javaslatod, azt is szívesen beiktatjuk. Az előadásokon túl megtalálod az aktuális Cross Country (angol nyelvű) és Gleitschirm (német nyelvű) magazínokat, és beszerezheted magadnak a szükséges papirokat, térképeket, vagy belenézhetsz a korábbi újságokba és tankönyvekbe. Találkozunk szerdánként az MRSZ oktatótermében (Budapest, Dagály utca 11. II. emelet – bejárat a Jakab József utca felől az épület mögötti telephely felől). A terem már 5-kor nyitva lesz, a szervezett előadásokat 18.30-tól kezdjük. **ASE**

Játék – II. rész

Kicsit félttem, amikor megkerestem Gurigát, hogy indítsunk egy ilyen versenyt, mivel attól tartottam, hogy nem fog benneteket érdekelni. Kellemesen csalódtam, mivel szép számban érkeztek be megoldások, így hát jöhet a következő forduló!

A 2. feladat megegyezik az elsővel, azzal a különbséggel, hogy a szél sebessége 30 km/h és tiszta ÉK-i.

Felhívom a figyelmeteket, hogy a hibaszámítás szerint, amikor összegezzük a szakaszokat, akkor a hibákat is összegezni kell.

További jó szórakozást és sok sikert!

Bagi Zsolt

Névjegy:Lőrincz Matyi

19

Már az első pillanattól látszott, hogy nagyon elfoglalt ember. Sietve, az utolsó pillanatban érkezett, szinte folyamatosan csörgött a telefonja, és vártak rá a kocsiban. Amikor elmesélte a történetét, megértettem, hogy miért.

Mike: Hogyan találkoztál a siklóernyőzéssel?

Matyi: Síeltünk a nagyapámmal Ausztriában és ott láttuk, hogy milyen sokan repülnek. Meg is beszéltek, hogy belevágunk, de sajnos nagyapámat már nem engedte repülni a család. Egy barátom, aki már a Peti tanítványa volt kölcsönadta az ernyőjét, és azzal gyakoroltam. Annnyira rákattantam erre a dologra, hogy végül már minden szükségletemet ez elégítette ki. Tehát ha éhes voltam és repülhettem, inkább repültem. Hátt így kezdődött.

Mike: Mikor is?

Matyi: 1997-ben volt rajtam először siklóernyő.

Mike: Gyorsan fejlődöttél?

Matyi: Manapság több olyan pilótát látok, akik gyorsabban fejlődnek arányosan. Természetesen nekik megvan a megfelelő eszközeik és az idejük, hogy űzzék ezt a sportot. Nekem nem nagyon volt pénzem, hogy egy jobb ernyőt vegyek. Másfél évig varió nélkül repültem. Ezek azért visszafogtak.

Mike: Mi volt a legmaradandóbb pozitív élményed?

Matyi: Az első verseny, amin részt vettem, nagyon nagy élményt nyújtott. 1999-ben, Spanyolországban rendezték,

FAI-II-es kategóriában, sok profival és taktikás feladatokkal. Itt sikerült elérni egy elég jó eredményt és ez komoly motivációt adott a folytatáshoz. Az emberekhez is kapcsolódnak pozitív élményeim. Szársomlyón repültem először vidéken, és ott azt éreztem, hogy az emberek sokkal nyiltabbak, segítőkészebbek, és barátságosabbak, mint a nagyvárosokban, ahol mindenben az él, hogy, hogyan lehet lenyomni a másikat.



Faludi Miklós

Mike: Negatív élmény is van a tarsolyodban?

Matyi: A második ernyőm egy Blue Angel volt. Nagyon szerettem, a szép kék színe miatt. A Csobáncon repültünk, mikor az első nagyobb bakit elkövettem: negatívba vittem az ernyőt, ráadásul nem is tudatosult bennem rögtön, hogy mi történt. Azt hittem csak egy féloldalas csukást kaptam. A fékek felengedésével végül magától megoldódott a dolog, de lehet, hogy csak szerencsém volt, mert egy ilyen ernyőnél ez kivételes. Olyan másfél-két éve pedig, a Hármashatárhegyen gyakoroltam egy földérintő spirált, ami mint mindig, sikerült is, csak az utolsó körben, a földön csúszó zsinór beleakadt egy kiálló gyökérbe. A belépőél a föld felé fordult, és én is a földre kerültem, ráadásul arccal lefelé. Az egyik térdkalácsom kificamodott. Ez volt a legkomolyabb. Fél évig nem tudtam járni utána.

Mike: Távolati terveid?

Matyi: Az akrorepülés egy olyan irányzat, amiben bízom, és úgy látom, hogy talán egy kifizetődő szakága lesz ennek a sportnak. Legalábbis külföldön működik, és itthon is megvannak az eszközök, mint a hőléggallon meg a csörlő, amivel ezt láthatóvá lehet tenni, mondjuk egy repülőnapon.

Mike: Azért ezt kevesen csinálják...

Matyi: Igen, és kevesen is fogják, mert veszélyes. Nagyon fontos a fokozatosság. Vannak, akik látnak például egy wingover-t, és egyből megpróbálnak ugyanakkorát csinálni, ami nagyon veszélyes, hiszen ki kell tapasztalni, hogy például mikor kell átterhelni, és ahhoz kell az idő. Persze nyilván amikor először fogok egy spirálból loopingot húzni, az bevállalás lesz, mert az ember vagy meghúzza vagy nem. De ezt majd igyekszem olyan körülmények között megtenni, amikor minden biztosított lesz a veszélytelen gyakorláshoz. A másik irány a versenyzés. De az sajnos csak viszi a pénzt, nem pedig hozza. Annyi pénzt beletettem már a repülésbe, hogy jó lenne, ha visszaternelne valamennyit. De leginkább a kisfiam miatt, aki most lesz két éves, és februárban születik a kisöccse. Ezért is van az, hogy a kereske-

delemben, az oktatásban és az akrorepülésben kicsit komolyabban gondolkodom. Ezekben van a pénz.

Mike: Mi az, amire leginkább felhívná a kezdők figyelmét?

Matyi: Vegyék észre, hogy a mai, új konstrukciós DHV 1-2 ernyők, számukra észrevehetően különbségekkel bírnak, mondjuk egy versenyernyőhöz



Születési idő: 1980. július 5. (Rák)
Státus: Siklóernyő oktató, tandem pilóta,
PPG tandem szakoktató
Ernyő: Swing Mistral Twin
Klub: ASE Butterfly
Elérhetőség: (06-20) 9770-725
Támogatóim: Red Bull, Tengerszem Sportbolt,
Smith's, Budapest Rádió, Kamionfényező Kft.

képest. Amíg az ember nem versenyez nagyon komolyan, addig nem érdemes DHV-2-esnél nagyobb kategóriájú ernyőt venni, mert nincs semmi értelme. A másikat pedig már elmondtam, hogy ezek az akro-manőverek lehet, hogy könnyűnek tűnnek, de egy laikus számára az is könnyűnek látszik, hogy valaki ott lebeg a hegy fölött. „Hát olyat bárki tud” – mondhatják, de mi tudjuk, hogy ez nem ilyen egyszerű. Ha valakit a siklóernyőzésnek ez a része érdekel, menjen el egy biztonságtechnikai táborba, ahol valaki ebben segíti, olyan körülmények között, olyan eszközökkel és

olyan instrukciókkal, amelyek garantálják a biztonságot és a fejlődést.

Mike: Egy utolsó gondolat?

Matyi: Nagyon bízom benne, hogy ez az egész repülősport megkomolyodik – persze velem együtt –, és látom is ennek a folyamatnak a közelségét, de véleményem szerint ez nem egy szakbizottságon múlik, hanem az egyes emberekben. Bízom abban, hogy ha az emberek megkomolyodnak, nem csak a repülést, de egymást is komolyan veszik majd. Nagyon remélem, hogy a siklóernyőzést övező átláthatatlanság szürke felhői is széteszlanak hamarosan. ■

105 kilométer (majdnem) varió nélkül

A kalocsai reptér számomra nagyon sokat jelent. Ott repültem először siklóernyővel, ott tanultam termikelni, majd Kalocsán húztam meg az első B-stall-t is sok-sok bátorság gyűjtés után. Ebből következik, hogy a távrepülést is innen kezdtem el, illetve mindig Kalocsáról indulok, mert a hely adottsága földrajzilag és légterek, korlátozások szempontjából is nagyon kedvező. Több jó távot is repültem innen, de az egyik nagyon emlékezetes a számomra, ugyanis a többórás repülés első fél órája után lemerült a varióm és a GPS-em, majd a fényképezőm is! Mivel már túl voltam az első 20-25 km-en, nem akartam felad-



Balázs (Raszt) Róbert

ni, és kiírtam ezt a távot az MKK-ban is, szerettem volna elérni néhány pontot.

Nem is akartam én soha távot repülni, csak akkor, ha már olyan erős volt a szél, hogy nem értem vissza a starthelyre. Ilyenkor mindig elindultam. Varga Zoli hívogatott, hogy menjek vele, próbáljam ki én is, tök buli. Zolitól egy kölcsön távigazolót kérve kiírtuk Zamárdit, aztán el is repültünk csont nélkül. Azóta lettem én is fertőzött a távrepülés szépségével.

2003. július 12-én reggel az időjárás-jelentést nézegetve nem tűnt igen biztatónak a helyzet, ugyanis déltől, illetve a Dunántúlon már a délelőttől erős felhősödést jósoltak a szakik gyenge front kíséretében. Varga Zoli barátommal tele-

fonon egyeztetve megállapítottuk, hogy nem igazán érdemes elindulni a felhősödés miatt. Ő nem jött ki a reptérre, én viszont elutaztam Kalocsára. Délben teljesen konkrét felhőkép volt, és a szél iránya pont Szegedet mutatta. Előkészítettem mindent most nyugodtam, mert Zoli nem volt ott, nem sürgetett állandóan, hogy meddig szutyogok már. Poénból szoktam mondani neki, hogy menjél, majd utolérlek valahol. Volt is ilyen egyszer.

Gyorsan kiírtam a távigazolót, feltankoltam kajával, vízzel, csokival majd lefényképeztem a távigazolót és felszálltam. Bálint felhúzott kb. 400-ra, ott aztán szokásomhoz híven beleoldottam az egyik vaskos termikbe. Felkapaszkodtam egy kis elsodródás árán kb. 1800-ra. Kitekerés után fényképeztem és elindultam. A GPS-em mutatta a szegedi irányt, térképet nem szoktam vinni, mert egyébként sem férne el rajtam úgy telepakoltam magamat vízzel, kajával, csokival. Biztatóan haladtam a közepes erősségű szélben Kecel felé, 2-3 termik és már ott is voltam. Rendszeresen 2000 m felett hagytam ott a termiket, már amikor otthagytam. Igazság szerint nem is Kecel felé kellett volna mennem, de mivel nyugodtabb vagyok, ha a közelben kövesút megy, így beváltam a kerülőt.

Kecelt bő 2000-en hagytam magam mögött, majd sokáig nem volt semmi emelés. Imrehegyhez közel 1000 m körül rápillantottam a varióra, pontosabban rá pillantottam volna, ugyanis se kép se hang a szó legszorosabb értelmében. Hát ezt meg mi lelte? – gondoltam. Ja..., persze, ceruza akkumulátorokat tettem bele



valamikor nagyon régen, és hiába mutatott az elemesztelő kb. 20%-os töltöttséget, az már a múlté. A GPS hajónaplójában kitétem a magasságot, hátha úgy tudok termikelni. Nem is működött olyan rosszul a dolog, 800-on egy felhő közelében két vihornya kíséretében masszívan ugrált felfelé a magasságot mutató számsor, volt úgy, hogy másodpercenként 8-10-et is. Lett is felettem egy olyan brutál felhő, hogy mire kimenekültem volna alóla, 2600-on belenyaltam



rendesen. Megindultam full kigyorsítva, ami akkori ernyőmnél 36 km/ó volt, ehhez hozzájött a szél, így kb 60-65-el száguldottam Kiskunhalas felé. A GPS segítségével immár pontosan tartottam a kurzust.

Kiskunhalas előtt megdöbbenően vettem észre, hogy már a GPS sem mutat semmit. Ez is lemerült! Na ezt jól beszívtam! 2000 felett voltam még ekkor, és volt időm gondolkodni, hogy most mit csináljak. Halastól délre 1000-1200-ón bekapcsoltam a variót, ami a kicsit pihent akkumulátorokkal üzemelni tudott kb. 1 percet. Így a termik közepét megfogva kikapcsolódott varióval tekertem fel az égbe ismét. Próbáltam a horizontot figyelni, és ha úgy

éreztem hogy lefele megy akkor ott tekertem.

A GPS és a varió 2-3 bekapcsolás után már csak annyira indult be, hogy még magukhoz sem tértek már szinte ki is kapcsoltak. Néhány másodperc üzemidővel nem tudtam mit kezdeni a magasság leolvasásán kívül. Ismét lekorhadtam kb. 700-800-ra, és csak a horizont mozgásában bízhattam. Zsana térségében sokat görcsöltem, mire fel tudtam emelkedni annyira, hogy onnan tovább merjek indulni. Felhőkre tudtam valamennyire helyezkedni, de mivel már sokszor beszívtak már a „tuti” felhők, nem is igazán figyeltem rájuk. Annál sokkal pontosabban mutatja néhány más dolog az emelés hollétét. Időközben a beígért front és felhősödés már utolért majdnem engem is, így a beárnyékoló területekről felszakadó melegben bízhattam leginkább. Üllés környékén iszonyatos leáramlásba kerülhettem, mert műszerek nélkül is láttam, hogy 1-2 perc alatt majdnem a talajon voltam. Készítettem a fényképezőt, és kinéztem a szege-di út mellett a leszállómat. Ekkor 200 m-en lehettem, amikor felfigyeltem arra,



hogy az alattam lévő magányos, fiatal nyárfaerdő vadul hullámzik egy határozott irányba. Nekem sem kellett több, megcéloztam az általam ítélt irányt, és egyszer csak mintha alám rúgtak volna: úgy estem felfelé, mint akit ágyúból lőttek ki. Jó szűken fogtam az anyagot, nehogy már valamiről lemaradjak! Kb.1000 m-en lehettem, amikor éreztem, hogy határozottan gyengül az emelés ereje. Gondoltam bekapcsolom a variót, hátha mutat valamit. A műszer kb. 3 mp-ig üzemelt, de ez alatt határozott 4-es emelést mutatott. Szóval ez volt az a gyengülő termik, milyen lehetett ez azelőtt?!

Bordány közelében jártam már ekkor. Kicsit párás volt az idő, felettem és mögöttem már teljesen összeállt a felhőzet. Csak dél-délnyugati irányban sütött a nap. Szegedet még mindig nem láttam, csak sejtettem, hogy merre lehet. Hol lehet a Duna? Egyre csak ez járt az agyamban! Nem igaz, hogy nem látom, pedig olyan széles! Pár pillanat után, ahogy rájöttem és mire egy hangos hülyével megillemtem magamat, meg is pillantottam a Tiszát a félhomályban. A GPS-t utoljára beindítottam még, hogy ha lehetséges, akkor legalább a magasságomat és a helyes irányt mutassa meg. 2600 m! Király, innen már meglesz! Klatty! A GPS akksija megint megadta magát, gondolom a hideg is közrejátszott, mert leszállás után még a pozíciót el tudtam benne tárolni. Felhőtlen, vagy inkább felhős boldogságomat nem lepelve fényképezgettem, és ekkor látom, hogy a fényképezőmön villog valami felkiáltójel, vagy mittudom én mi. Ekkor döbbsentem rá, hogy mit jelzett már hetek óta az egyre rövidebb csík a kijelzőn! LOW BATTERY! Puff neki, ebben is kimerült az elem!

Nem igaz! Hogy lehetek ennyire hülye, hogy ebbe sem tettem új elemet.

Ki voltam akadva, hogy be tudtam fejezni a Kalocsa-Szeged céltávot, de nem tudom majd lefényképezni a leszállót! Ekkor jutott eszembe, hogy amikor tavaly karácsonyra kaptam ezt a gépet, akkor kaptam hozzá egy tartalék elemet is. Gond csak az volt, hogy ez az elem nincs meg, illetve megvan, benne van a gépben. Ugyanis beletettem a múltkor, mert azt hittem, hogy a másik már nem bírja sokáig. A lényeg, hogy a használt elem ott figyelt a tokban, már csak ki kellett vennem és beletenni a gépbe. Nem ment ez olyan könnyen! Elengedett fékekkel, kicsit dobálás időben belecélozni a pici elemtartóba a még kisebb elemet nem volt könnyű feladat, de sikerült! Szépen eltettem a gépet a tokba. Vigyáztam rá, mert tudtam: ezen áll vagy bukik a mutatvány. Megnyugodva, hogy most már minden OK, elővettem és megettem a kedvenc csokimat. Közben szépen, határozott tempóban siklottam Szeged irányába.

A szegedi reptér felett még mindig nagyon magasan voltam, ezért mentem tovább, mert úgy emlékeztem, hogy a reptér 88-90 km-re volt Kalocsától, és ha rá tudok húzni még egy kicsit, akkor meg lehet az első százasom. Egy-két kisebb emelést meggyötörve elsiklottam a következő faluig, majd fényképeztem, és leszálltam az út mellé. Mivel a tábla mellé szálltam le, le tudtam olvasni a falu nevét: Deszk. A GPS szerint a kalocsai reptértől 105 km. Örültem nagyon, hogy így is sikerült a táv, ami ezúttal 3 óra 20 percig tartott.

A hazajutás mint mindig, most sem volt nehéz: feleségem eljött értem kocsival Szegedig. Boldogan számoltan be neki mindenről. Emlékezetes repülés volt ez is!

Tanulság az esetből: Soha ne indulj távra kimerült elemekkel! ■

AirMax
HUNGARIAN PARACLIMBING SCHOOL

0620 9264 -251

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

GRADIENT



GOLDEN GRADIENT
DHW 1-2
Egy ernyő mindenkinek !

Itt az Ozone új DHV-1-es ernyője !!!



mojo

Elődjéhez képest (ATOM2), érezhetően csökkent a minimál súlyvedés. Ezért kitűnő repülési tulajdonságai lesznek egy sokat lejtőszelező termikelő kezdő számára.



GRADIENT

ASPEN DHW 2

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



Small signature or logo in the bottom right corner.

26



BÖRZE

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, kérlek, írd be: „hirdetés”.

Magyar Bertalan

(beric)

E-mail: beric@index.hu.

Tel.: (28) 514-791; (30) 9642-652

Új hirdetési tarifáink

Apró: 300 Ft

(20 szóig, hasábra szedve, kiemelés nélkül)

1/6 színes 1500 Ft

1/6 f/f 1200 Ft

1/3 színes 3000 Ft

1/3 f/f 2000 Ft

1/2 színes 4500 Ft

1/2 f/f 3000 Ft

1/1 színes 6000 Ft

1/1 f/f 4000 Ft

134. szám – 2004. január ■ Hirdetés



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



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!

2/2

madártoll

TENGERSZEM

Sportbolt



1067 Budapest, Teréz körút 33.
Nyitva: H-P 10-19h, szombat 10-14³⁰h
Tel.:(06-1) 3111-866, (06-70) 381-9313
www.flyaway.hu; www.tengerszem.hu



Nova
Gin
Avasport
Wings
Bräuniger
Digifly

Tanfolyamok
Felszerelés
Kiegészítők
Utazás
Szaktanácsadás

Egy bolt
ernyősöknek, túrázóknak
és túrázó ernyősöknek





APOLLO

UL AIRCRAFT „HALLEY”

E-mail: apollo@mail.datanet.hu

Internet: www.halley.hu