



# Pilóták és papírok 1

## Hatósági levelezés ügyeinkben

Papírmunka

„Antal Zoltán Légügyi Igazgató részére. Tisztelt Igazgató Úr! A 2000. február 9-én lefolytatott egyeztető megbeszélés értelmében a Ltv. 17.§. (1) bek. alapján felterjesztem a Magyar Repülőszövetség klubjai által sportcéllal üzemeltetett siklórepülő légi járművek adatait.

A légi járművekre a megbeszélésen egyeztetettek szerint valamint a Ltv. 69.§. (1) bek alapján előírt felelősségbiztosítást 2001-re a Hungária biztosítóval megkötöttük.

Tájékoztatom, hogy az ellenőrzések átláthatóbbá tételéhez a pilótáknak rendelkezniük kell az MRSz 2001-re érvényes sportlicenszével és annak hátlapján felragasztott 2001. évre jogosításait érvényesítő „MRSz Siklórepülő Nyilvántartás” feliratú matricával.

A légi járművek légi alkalmassági tanúsítványára a légi jármű biztosítását és nyilvántartásba vételét igazoló hasonló feliratú matricát kell felragasztani. En-

nek a két okmányoknak a repülés helyszínén kell lennie. A pilótának rendelkeznie kell továbbá az egységes siklórepülő startkönyvvel, benne a képzettségét igazoló bejegyzéssel (Ltv. 52. §. (3) bekezdése alapján).

A mellékletben található bejelentett sárkányrepülő és siklóernyők egyelőre csak töredékét képezik a hazánkban ténylegesen repülőtevékenységet folytató siklórepülőkének. A további bejelentéseket havi pontosítással tervezem küldeni, de rendkívüli kérésre a pillanatnyi állapotot azonnal küldöm. Mellékelem továbbá az okmánymintákat.

Egyúttal Önnek és a repülésért dolgozó valamennyi munkatársának jó egészséget és boldog új esztendőt kívánok. Tisztelettel:

**Kerekes László**  
az MRSz főpilóta  
sárkányrepülő  
szakmai helyettese”

## Emlékeztető

### Antal Zoltán és Kerekes László tárgyalása

**Készült: 2001. január 04-én a Légügyi Igazgatóság hivatalos helységében. Jelen vannak: Kerekes László MRSZ sárkányrepülő és siklóernyős szakágainak főpilóta helyettese, és Antal Zoltán légügyi igazgató**

Kerekes László (K. L.) ismertette az MRSZ-nél bevezetett rendszert, mellyel az ellenőrzések átláthatóbbá tehetők. Ez magába foglal egy 2001. évre érvényes sportliszenzset és annak hátlapjára felragasztott

„MRSZ Siklórepülő Nyilvántartás” feliratú matricát, illetve a légi járművek légi alkalmassági tanúsítványára a légi jármű biztosítását és nyilvántartásba vételét igazoló hasonló feliratú matricát. Átadásra került egy nyilvántartás a bejelentett sárkányrepülőkről és siklóernyőkről.

Antal Zoltán (A. Z.) elfogadhatónak tartja a kialakított nyilvántartó - ellenőrző rendszert és a 2001 - évi Légügyi Igazgatóság által kezdeményezett ellenőrzések során ezen matricák meglétét is szá-

97. szám – 2001. január

madártoll

mon fogja kérni, az ellenőrzés alá vont sportolóktól.

K. L. bemutatta a nem nyilvános le- és felszállóhelyek, illetve siklóernyős start-helyek engedélyeztetésére tett lépéseit.

A. Z. ismertette, hogy a Légügyi Igazgatóság ezen felszállóhelyek engedélyeztetéséhez mely okmányokra van szüksége. (Terület tulajdonosának beleegyezése, a területileg illetékes önkormányzat jegyzőjének engedélye és - ha tájvédelmi terület - Környezetvédelmi Hatóság engedélye.)

## Jegyzőkönyv

### a Sárkányrepülő Szakbizottság 2001. 01. 12-i ülése



#### A szakbizottság döntései:

1. A bizottság elfogadta Baráth Zoltán MKK értékelését. A tiltás időszakában a TMA alatt repült távokat a szakbizottság nem fogadta el értékelhető eredménynek.

2. A kialakult rangsort meg kell küldeni az FAI-nak, azzal a kiegészítéssel, hogy a nemzetközi rangsorban szereplő versenyzőink alkotják a nemzetközi minősítésű versenyzőinket, ez csupán a hazai rangsor.

3. A szakbizottság a szakági értekezletre elkészíti és bemutatja a 2001 évi versenyszabályzatot és az MKK kiírását.

4. Bertók Attila és Ujhelyi Balázs ausztráliai versenyeken való indulásához a szakbizottság utólagosan hozzájárul, de megjegyzi, hogy a továbbiakban a klub feladata a nemzetközi versenyezésre az engedélyt megkérni. Ezt Bertók esetében az Amatőr SE, Ujhelyi esetében a PSE tette meg.

5. A sárkányrepülő klubok képviselőit 2001. március 3-ra hívjuk össze éves szakági értekezletre, amelynek meghirdetését az alábbiakban tesszük közzé:

Célszerűségi okokból a felek, egyetértettek abban, hogy ezen engedélyeket nem meghatározott ideig, hanem „visszavonásig” kell megkérni, mert az éves hosszabbítások így gyorsabban és egyszerűbben történhetnek. K. L. felvázolta elképzeléseit a starthely-renddel kapcsolatban. A bevezetni kívánt elgondolások kielégítik a LÜI előírásait. A felek szót ejtettek az orvosi vizsgálatokról és A. Z. megvizsgálja egy gyorsabb és elfogadhatóbb rendszer kialakításának lehetőségét.

**Az MRSz Sárkányrepülő Szakbizottsága Szakági Értekezletet hirdet 2001. március 3-ra az MRSz épületébe** (Budapest XIII. Dagály u. 11. II. emelet), **11 órai kezdettel.** A sárkányrepülő szakosztályok minden megkezdett 30 érvényes licensszel rendelkező tagjuk után egy magát 2001-re érvényes licensszel igazoló küldöttel képviselhetik magukat.

**Napirend:** 1. A bizottság beszámolója; 2. 2001. évi versenynaptár véglegesítése; 3. Üzemeltetési kérdések; 4. Helyzetünk az MRSz-ben (az MRSz közgyűlés elé)

Elvárjuk, hogy február 28-ig minden szakosztály rendezze tagdíj- és egyéb befizetéseit. A mandátumok kiszámítását az addig beérkezett adatok alapján végezzük.

**A szakági napján délután MRSz díjkiosztó ünnepség lesz, amelyre az MKK helyezettjeit és a rekordereket, valamint a rangsor-elsőt elvárjuk!**

**Este Repülőbál, erről a Szövetség csatornáin tájékozódj, ha részt akarsz venni rajta, akkor időben!**

Sárkányrepülő Szakbizottság

## Régi ismerős, új feladat 3

### Tóth Zsuzsanna az új siklórepülő ügyintéző



Kedves siklóernyősök és sárkányosok! Korábban már bemutatkoztam a Madártollban, de akkor még, mint biztosítási ügyintézőtök. Mostantól új feladatkört vállaltam, siklórepülő ügyintézőként fogom segíteni a főpilóta és a főmérnök, illetve a szakági vezetők munkáját, hogy ügyeitek gyorsabban és gördülékenyebben intéződjön. Hadd szóljak tehát most pár szót, mint MRSz-alkalmazott.

Sokan, a klubok vezetői, oktatói és pilótái találkoztak már velem, hiszen évek óta minden szakmai táboron láthatattok mind sárkányos, mind siklóernyős berkekben. Talán ezért is került rám a választás, amikor a szakágainknak szüksége lett segítségre, hiszen így is évek óta segítem a nyilvántartási munkát, a szakmai táborok szervezését és levezetését, a versenyek lebonyolítását és a klubok közötti kapcsolattartást.

1995 óta repülök siklóernyővel. Sokáig nem volt felszerelésem, így a B vizsgára a gyakorlatot 1999 márciusára szerezttem meg, két éve van pilóta-jogosításom. Anyaklubom az MSE, ahol a siklóernyős

szakosztály gazdasági vezetője vagyok és időnként segédoktatóskodtam. Szeretek a növendékek között mozogni, segíteni szárnypróbálgatásaikat. Szinte saját növendékeként emlékszem sok gyöngyösi kezdőre, akik azóta már pilóták, pedig még nem vagyok oktató. Alapító tagja vagyok az Amatőr Siklórepülő Egyesületnek, amelyet – talán már mindenki tudja – a siklórepülésért alakítottunk.

Feladatom az MRSz-ben nem lesz más mint amit eddig is csináltam: a repülők nyilvántartásba vétele, a szélesebb lehetőség megteremtése a kapcsolatra az MRSz szolgáltatásaihoz és a klubok közötti kapcsolattartáshoz. Továbbra is segíteni tudok valamennyi pilótának, növendéknek a biztosítási ügyeik intézésében. A rendezvények kivételével igyekszem minden csütörtökön 14 órától 18 óráig a rendelkezésekre állni személyesen is az MRSz-ben (Budapest, XIII. Dagály u. 11. II. emelet. könnyűrepülő iroda), de bármikor kereshettek a (30) 903-7804-es mobil telefonon. Ha bármiben tudok segíteni, hívjatok bátran! Addig is jó repülést!

Tóth Zsuzsanna

## Meghívó

### Motoros könnyűrepülő szakági értekezlet



**A** Motoros Könnyűrepülő Szakbizottság ezúton hív meg minden SES vezető pilótát, SES műszaki vezetőt valamint a SES repülést űző klubok titkárait és szakosztályvezetőit a 2001. évi Motoros Könnyűrepülő Szakági Értekezletre. Ezen a fentnevezett tisztségviselők

megjelenése kötelező, de a Szakbizottság szívesen lát mindenkit, akit az UL szakág szakmai és szervezeti kérdései érdekelnek. **Az értekezlet ideje: 2001. február 24., szombat, 10.00 - 17.00.** Az értekezlet helyéről és napirendjéről a Szakbizottság később küld tájékoztatást.

Motoros Könnyűrepülő Szb.

## 4 Magyar világcsúcs Ausztráliában

Nemzeti Sport, 2000. december 23.

**Amint arról már hírt adtunk, az ausztráliai Sydneyben élő magyar sárkányrepülő, Bertók Attila két új világcsúcsot ért el. A jelentés a 34 éves sportolónak tulajdonítja a háromszög-pályán elért távolsági repülés és a 200 kilométeres háromszög alakú pályán elért gyorsasági rekordját is. A kiváló sportembert sydneyi otthonában sikerült telefonon utolérnünk.**

– A hír igaz, de sajnos csak részben. Mindkét távon világcsúcs-tartó voltam, de az első számban csak társbérletben a cseh Tonzas Suchánekkel, aki egy nappal később ötvenhét kilométerrel felülmúlta a korábban elért háromszázat.

– Ezek szerint nem egyetlen napon tették világcsúcs-kísérletet.

– Nem. December tizenhatodikán, szombaton kezdtünk neki a csúcskísérleteknek a Sydneytől ezer kilométerre északnyugatra fekvő Riverside térségében, méghozzá öten. A legmesszebbre a cseh fiúval jutottunk, hiszen rögtön az első nap kétszázötven kilométert repültünk mindketten. A következő napon háromszázig jutottunk, végül kijelöltünk egy háromszázötvenhét kilométer hosszúságú egyenlő szárú háromszöget, és ezt is megpróbáltuk végigrepülni. Sucháneknek sikerült, nekem hatvan kilométerre a céltól le kellett szállnom, mert nem találtam olyan termiket, vagyis meleg légréteget, melynek segítségével újra a magasba tudtam volna emelkedni.

– Nem egyszerre repültek a cseh versenyzővel?

– Nem, ugyanis a startnál motoros gép húzott fel bennünket az ezer méteres előírt magasságig, és mivel csak egy gép volt a helyszínen, mind az öten félórás időközönként indultunk. Az időjárási helyzet, a légkör pedig percről percre változik, így nem csoda, hogy azt a meleg légréteget, amelyet az előttem induló még kihasznált, én már nem talál-



Fotó: Pilóta Index

tam meg. De fogalmazhatok úgy is, hogy ő jobban repül, mint én. Ez nem csoda, hiszen ő profi, nekem a sárkányrepülés csak a hobbi.

– Remélem, a másik csúcs azért még az ön nevéhez fűződik.

– Így van. A kétszáz kilométeres háromszög-pályán elért sebességi rekord az enyém. Négy óra ötven perc alatt értem el, ami negyvenkét és fél kilométer per órás átlagot jelent. Lehet, hogy ez nem tűnik soknak, de ha figyelembe vesszük, hogy egy vitorlázó sárkányról van szó,

melyet csak a szél hajt, igenis komoly teljesítményről lehet beszélni.

– Ezt senki sem vitatja, hisz eddig ön az egyetlen, akinek sikerült. Az ember úgy gondolná, hogy egy világcsúcsstartó mással sem foglalkozik, csak edz. Ön azonban úgy fogalmazott, a sárkányrepülés a hobbi.

– Ebből a sportágból csak nagyon kevesen tudnak megélni, mint a már említett cseh Suchánek, aki többszörös világbajnok.

– Mivel foglalkozik, amikor nem repül?

– Végzettségem szerint gépészmérnök vagyok, így kerültem Ausztráliába. A jelenlegi cégem keresett meg jó néhány évvel korábban. Munkát és támogatást ajánlottak, azóta itt élek a kedvemmel. Szerencsére keresek annyi pénzt, hogy a hobbinak hódolhassak, hiszen a repülés igencsak költséges szórakozás.

– Mennyibe kerül a gépe?

– Nagyon sokba, de kerülhetne többé is. Szerencsére a fejlesztésbe be tudok kapcsolódni, hiszen a céggel is ilyesmivel foglalkozom. De a gépem főkonstruktőre egy osztrák fiatalember, Gerolf Heinrichs.

– Legjobb tudomáson szerint az idén augusztusban megkapta az ausztrál állampolgárságot. Világcsúcsát magyar vagy ausztrál színekben érte el?

– Természetesen megkerestek az ausztrálok is, de azt mondtam nekik, hogy már húsz éve repülök magyar színekben. Ha eddig jó volt, akkor a következő húsz évben is megfelel nekem. Különben is, a magassági repülés csúcsát leszámítva enyém az összes magyar sárkányrepülő-rekord, ezekre pedig igazán büszke vagyok, és nem szívesen mondanék le róluk.

Marik Balázs

## Siklóernyős világrekordok

Az FAI info-oldaláról

**Dél-Afrikában,** Prieskából felszállva 2000. december 23-án Jacques Coetzee 260 km-re javította Alex Louw több, mint 6 éves céltáv rekordját. Ugyanezen a napon honfitársa a szintén dél-afrikai Beau Basson Alex 250,2 km-es szabad távnak is számító rekordját 265 km-re javította.

A rekordok jelenleg hitelesítés alatt állnak. Reméljük most nem érintettek a rekordjavítók tiltott légteret (a legutóbbi rekordjavítást emiatt érvénytelenítette az FAI).

Azért jó idő lehetett...

**Ausztriában** repült 129,6 km-es világrekordot hurokban, tandem kategóriában Jürgen Stock, természetesen egy lánnyal

a hóna alatt (Manuela Konold). Bár az eset még májusban történt, az FAI Howard Travers angol csúcstartó korábbi 104,2 km-es rekordjának megdöntését csak mostanra hitelesítette.

**Brazíliában** November 28-án repült Richard Westgate (UK) 157 km-rel új tandem céltáv rekordot. A korábbi rekord egy 1994-ben Svájcban repült 142 km volt.

Rá két napra az angol fiú megdöntötte a tandem szabad táv rekordot is 220 km-re javítva Andre Fleury 213,7 km-es csúcsát. 215 km-en fotózta az új célt, így valószínűleg tovább dönti saját céltáv rekordját is.

# Sárkányrepülő Magyar Köztársaság Kupa 2000

Összeállította: Baráth Zoltán



Név:	nap	Helyszín:	Feladat:	Km:	Fp.:	Szorzat:	Pont:	össz.
1 Ujhelyi Balázs (PSE)	6/18	Nyikom - Algyó DNY (cél Szeged rt.)	cél	181	0	181	676	2503
	4/22	Kékes - Csengőd DK Tabidi (cél Bácsalmás)	cél	145	0	145	534	
	4/24	Pilis - Baj (fp.)- Pilisszentkereszt	hrk	75	2	128	465	
	5/15	Pilis - Baj (fp.)- Pilisszentkereszt	hrk	75	2	128	465	
	4/21	HHH - Izmény É (cél SIKLÓS)	cél	102	0	102	364	
2 Kovács Endre (MSE)	6/29	Nyikom - Mezőberény (cél Kunágota)	cél	153	0	153	565	2236
	4/22	Kékes - Soltvadkert (cél Bácsalmás)	cél	150	0	150	554	
	8/25	Nyikom - Füzesgyarmat (cél Monostorpályi)	cél	118	0	118	427	
	5/16	Pilis - Tatakörnye M1(fp.)- Piliscsév	hrk	82	1	98	350	
	4/21	HHH - Vajta (cél Szigetvár)	cél	96	0	96	340	
3 Czigler Elek (Nyíregy.)	4/22	Nyíregyháza - Doboz É (cél Békéscsaba rt)	cél	136	0	136	498	1753
	5/5	Nyíregyháza - Debrecen vá.(fp.) - Ujfehértó K	hrk	84	1	101	359	
	6/2	Nyíregyháza - Debrecen vá.(fp.) - Ujfehértó K	hrk	83	1	100	354	
	5/12	Nyíregyháza - Vásárosnamény vá.- Baktalórántháza K	hrk	65.8	1	79	273	
	5/6	Nyíregyháza - Bátor vá.(fp.) - Nyírbátor	hrk	65	1	78	269	
4 Gergely Sándor (MSE)	6/16	Nyikom - Tiszakécske ÉNy (cél Szeged rt.)	cél	109	0	109	391	1174
	4/24	Pilis - Pér (cél Győr)	cél	79	0	79	273	
	5/6	Vácrátót - Gyöngyössolymos (cél Pipishegy rt)	cél	57.1	1	74	254	
	4/21	Börgönd rt - Tab (BHST) (cél Balatonkeresztúr)	cél	48.6	0	49	153	
	6/3	Vácrátót - Jobbágyi D (cél Pipishegy rt)	cél	36	0	36	103	

5 Kutasi Ferenc (MALÉV)	8/25	Nyikom - Karcag DNY (Nyikom Kupa) (cél Berettyóújfalú)	cél	105	0	105	376	1066
	4/22	Sombokor - Tápiószéle D (cél Bácsalmás)	cél	64	0	64	214	
	5/6	Dunakeszi K.vil.- A2 Kosd - G.györk - Kisémedi	hsz	40.3	2	60	199	
	8/2	Nyíregyháza - Jéke (cél Mándok) (KLIVENT)	hrk	45.1	0	45	139	
	6/4	Vácrátót - Érsekvadkert D - Szátok D	hsz	37.5	1	45	138	
6 Gergely Péter (MSE)	6/3	Vácrátót - Eger rt (cél Miskolc rt)	cél	95	0	95	336	1004
	6/18	Nyikom - Szolnok rt (cél Újszász)	cél	91	0	91	320	
	6/12	Pipishegy rt - Miskolc rt	cél	60	1	78	269	
	6/4	Vácrátót - Szátok D	hsz	30	0	30	79	
7 Szerda László (MALÉV)	8/27	Sombokor - Újszász DNY (cél Abony - Kk.félegyháza)	cél	67.5	0	68	227	728
	5/6	Dunakeszi K.vil.- A2 Kosd - G.györk - Váchartyán	hsz	44	2	66	221	
	8/2	Nyíregyháza - Mándok (FPONT) - Mándok DNY (KLIVENT)	hrk	54.9	1	66	221	
	8/3	Nyíregyháza - Demecser É (cél Mándok DNY) (KLIVENT)	cél	23.95	0	24	55	
	8/4	Nyíregyháza - Nyírtura ÉNy (cél Mándok DNY) (KLIVENT)	cél	10.7	0	11	3	
8 Gyurkovics F. (Nyíregy)	5/5	Nyíregyháza - Debrecen rt. Cél	cél	56	1	73	248	721
	5/4	Nyíregyháza - Vásárosnamény (fp.)	hrk	50	0	50	158	
	8/12	Nyíregyháza - Baktalórántháza vá.(FPONT) - Levelek DK	hrk	35	1	42	127	
	8/2	Nyíregyháza - Kisvárdá DNY (cél Mándok DNY) (KLIVENT)	hrk	37.26	0	37	108	
	8/4	Nyíregyháza - Gégény K (cél Mándok DNY) (KLIVENT)	cél	30.28	0	30	80	
9 Takácsy Géza (MSE)	6/18	Nyikom - Szolnok RT D	cél	91	0	91	320	650
	4/21	HHH - Előszállás DNY	cél	81	0	81	281	
	5/6	Pilis - Diósjenő DNY	szabad táv	30	0	23	49	
10 Lázár Olga (Kvasz A.)	6/11	Békéscsaba - Báránd DK (cél Hajdúszoboszló rt)	cél	68	0	68	229	517
	6/12	Békéscsaba - Csökmő É cél	cél	40	1	52	166	
	8/10	Békéscsaba - Vésztő vá. (fp.)	hrk	34	1	41	122	



11	Mészáros F. (Sz hely)	8/2 Nyíregyháza - Fényeslitke D (FPONT Mándok) (KLIVENT)	hrk	43,92	0	44	134	482
		8/19 Szombathely rt - Ósi K Öntés (cél Csoma D)	cél	43	0	43	130	
		8/27 Sombokor - Jászágó Ny (cél Abony - Kk.félegyháza)	cél	33	0	33	91	
		4/16 Andrásrhida - Sorokápolna Ény (cél Szombathely rt)	cél	30	0	30	79	
		5/6 Szombathely rt - Lövő D (cél Pér rt)	cél	22	0	22	47	
12	Gruber Ferenc (Borsod)	8/25 Nyírköm - Heves (p. Monostorpályi)	hrk	50	0	50	158	395
		4/24 Pilis - Tarján (p. Tata)	hrk	40	0	40	119	
		8/27 Kékes - Boldog (TMA) (cél Mohács)	cél	40	0	40	119	
13	Kerekes László (Pécs)	4/23 Börgönd rt. - Kerétkelki ÉK (BHST)	cél	61,9	0	62	205	324
		4/21 Börgönd rt. - Nagykokoly K (BHST) (cél Balatonkeresztúr)	cél	35,8	0	36	102	
		4/20 Börgönd rt. - Sárkeresztúr DK (BHST)	cél	14,3	0	14	17	
14	Medák Tamás (MALEV)	4/15 Vácrátót - Érsekvadkert D - Kiseccet	hsz	41	1	49	155	297
		4/22 Sombokor - Jászberény Ény (cél Bácsalmás)	cél	41	0	41	123	
		6/4 Dunakeszi K.vil. - Erdőkertes É (cél Pásztó)	cél	15	0	15	20	
15	Majóross István (MALEV)	8/27 Sombokor - Jászfényszaru K (cél Abony - Kk.félegyháza)	cél	38	0	38	111	175
		8/2 Nyíregyháza - Gégény DNy (FPONT Mándok) (KLIVENT)	hrk	26,16	0	26	64	
16	Szabó László (Gyöngyös)	8/27 Kékes - Nagykáta Ny (cél Abony)	cél	52	0	52	166	166
17	Filó László (MALEV)	4/22 Sombokor - Jászberény É (cél Bácsalmás)	cél	41	0	41	123	123
18	Kis Attila (PSE)	4/21 Börgönd rt. - Ságvár DK (BHST) (cél Balatonkeresztúr)	cél	39,6	0	40	117	117
19	Dobrocsi Kálmán (CSE)	4/23 Börgönd rt. - Várpalota DNy (BHST)	cél	23	0	23	51	68
		4/21 Börgönd rt. - Polgárdi DK (BHST) (cél Balatonkeresztúr)	cél	14,3	0	14	17	
20	Szabó Gábor (Sz hely)	8/3 Nyíregyháza - Kemecse K (cél Mándok) (KLIVENT)	cél	15,79	0	16	23	63
		8/2 Nyíregyháza - Kemecse K (FPONT Mándok) (KLIVENT)	hrk	15	0	15	20	
		5/6 Szombathely rt - Csepreg K (cél Pér rt)	cél	14,96	0	15	20	
		4/22 Andrásrhida - Gerskerát ÉNy (cél Szombathely rt)	cél	10,1	0	10	0	
21	Hován Róbert (Nyíregy)	5/6 Nyíregyháza - Kállósejmen K (FPONT Nyírbátor)	hrk	24	0	24	55	59
		6/10 Nyíregyháza - Hajdúnánás (cél Hajdúszoboszló rt)	cél	11	0	11	4	



# Sárkányrepülő rangsor 2000

Összeállította: Kerekes László

Név	MKK	Nemzeti	PR	66-33%
<b>Ujhelyi Balázs</b>	<b>703</b>	<b>583</b>	<b>1286</b>	<b>1</b>
<b>Kovács Endre</b>	<b>628</b>	<b>394</b>	<b>1022</b>	<b>1</b>
<b>Czigler Elek</b>	<b>492</b>	<b>349</b>	<b>841</b>	<b>1</b>
<b>Gruber Ferenc</b>	<b>111</b>	<b>530</b>	<b>641</b>	<b>2</b>
<b>Gyurkovics Ferenc</b>	<b>202</b>	<b>401</b>	<b>603</b>	<b>2</b>
<b>Borovszky Gergely</b>		<b>588</b>	<b>588</b>	<b>2</b>
<b>Hencz Krisztián</b>		<b>411</b>	<b>411</b>	
<b>Szabó László</b>	<b>47</b>	<b>332</b>	<b>379</b>	
<b>Ferencz Lajos</b>		<b>366</b>	<b>366</b>	
<b>Borbély Tibor</b>		<b>355</b>	<b>355</b>	
Kánnár László		352	352	
Illés Zoltán		339	339	
Gergely Sándor	329		329	
Baráth Zoltán		311	311	
Kutasi Ferenc	299		299	
Gergely Péter	282		282	
Pándy Zoltán		281	281	
Szerda László	204		204	
Rajna Tamás		193	193	
Nagy László		185	185	
<i>Takácsy Géza</i>	<i>183</i>		<i>183</i>	
<i>Balkó Imre</i>		<i>173</i>	<i>173</i>	
<i>Szász Péter</i>		<i>169</i>	<i>169</i>	
<i>Bíró Zoltán</i>		<i>167</i>	<i>167</i>	
<i>Kis Attila</i>	<i>33</i>	<i>132</i>	<i>165</i>	
<i>Lázár Olga</i>	<i>145</i>		<i>145</i>	
<i>Mészáros Ferenc</i>	<i>135</i>		<i>135</i>	
<i>Pinczés Balog Attila</i>		<i>133</i>	<i>133</i>	
<i>Fenyvesi Ferenc</i>		<i>97</i>	<i>97</i>	
<i>Kerekes László</i>	<i>91</i>		<i>91</i>	
<i>Medák Tamás</i>	<i>83</i>		<i>83</i>	
<i>Pintér Sándor</i>		<i>81</i>	<i>81</i>	
<i>Majóross István</i>	<i>49</i>		<i>49</i>	
<i>Petromarkó Miklós</i>		<i>49</i>	<i>49</i>	
<i>Szepesvári Sándor</i>		<i>49</i>	<i>49</i>	
<i>Filó László</i>	<i>34</i>		<i>34</i>	
<i>Dobrocsi Kálmán</i>	<i>19</i>		<i>19</i>	
<i>Szabó Gábor</i>	<i>18</i>		<i>18</i>	
<i>Hován Róbert</i>	<i>17</i>		<i>17</i>	
<i>Hoffmann József</i>		<i>14</i>	<i>14</i>	

## Siklóernyős MKK 2000

Összeállította: Forgó Szilárd



Lmax	172 km céltáv		223.6		
SV	0.7				
Név	km		pont	Össz	PR
Simonics Péter	182		814	2965	700
	141		631		
	130		581		
	115		514		
	95		425		
Rácz Balázs	171		765	2943	695
	153		684		
	131		586		
	105		470		
	98		438		
Forgó Szilárd	172	céltáv	1000	2239	529
	125		559		
	115		514		
	37		165		
Tasi Péter	105		470	1279	302
	100		447		
	48		215		
	33		148		
Polyák Gyula	55	céltáv	320	1199	283
	55	céltáv	320		
	55		246		
	70		313		
Szabó Ernő	55	céltáv	320	1176	278
	45	céltáv	262		
	53		237		
	41		183		
	39		174		

Szabóné Koleszár Edina	37	céltáv	215	716	169
	25		112		
	19		85		
	51		228		
	17		76		
Lányi Aladár	40		179	546	129
	35		157		
	20		89		
	14		63		
Szabó Péter	13		58		
	67		300	528	125
	51		228		
Benedek Bence					
	46		206	514	121
	38		170		
Lázár Gábor	31		139		
	50	háromszög	380	380	90
Andrási Roland	20		89	201	48
	13		58		
	12		54		
Molnár László	33		148	148	35
Fritz Gábor	15		67	130	31
	14		63		
Kátai Csaba	15		67	67	16
Salánki Antal	12		54	54	13



## Nemzetközi eredmények

### A magyar siklóernyősök szereplése

**Milennium Cup - Mexico** (40 induló): Forgó Szilárd 3.; Simonics Péter 6.

**Siklóernyős Világkupa - Brazília** (120 induló): Simonics 11.; Forgó 51.

**Spanyol Nemzeti Bajnokság** - Castejon de Sos (132 induló): Forgó 4.; Simonics 7.; Beliczay Koppány 15.; Rácz Balázs 32.; Kovács Gábor 66.; Tasi Péter 125.

**Siklóernyős EB:** Indult: Simonics,

Rácz Balázs, Beliczay Koppány, Forgó Szilárd. A versenyt nem tudtuk befejezni, mivel Simonics Peti balesete miatt (helyszínen műtötték és haza kellett hozni) hazautaztunk.

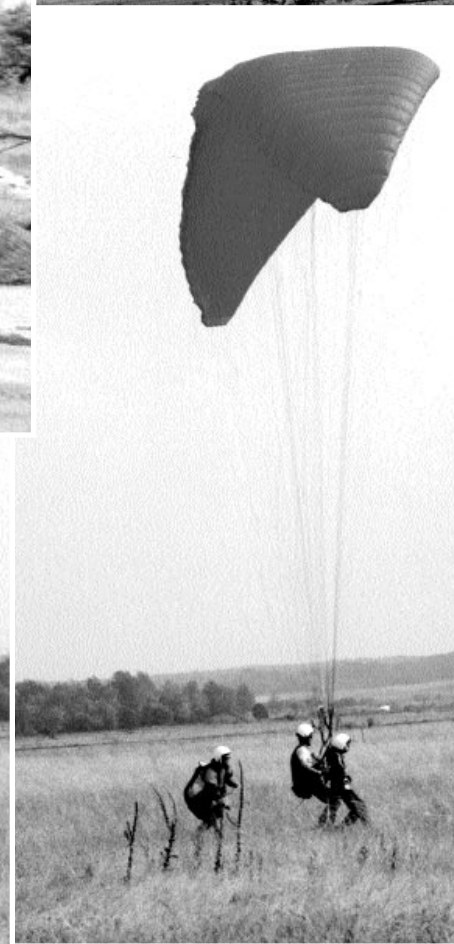
Végletesen szubjektív beszámolók vannak a az összes versenyről a [www.webservice.hu/szitto/vers.htm](http://www.webservice.hu/szitto/vers.htm) internet-oldalon

**Forgó Szilárd**



# Hol van már az ezüst nyár?

Nemsokára eljön megint. De addig mit tegyen a magunkfajta madár? Merengjen meleg kályha mellett, tűnt nyarak tripla tandemjein? Menjen fagyban-sárban, zímankóban, háttas szélcsendben repülni? Nem könnyű a választás, sokáig töpreng az ember. Aztán rájön a megoldásra: igen. Ebben a sorrendben... (Tripla tandem, Csákvár, 1999. Pilóta: Gödöllői Szabó Péter. Felső utas: Tarcsai Zsuzsanna. Alsó utas: Szabóné Koleszár Edina) Fotók: Magyar Bertalan





# 14 Az erős szeles start

## Módszerek, trükkök, segítők...

Szakértés

**Az erős szélben történő start a pilótától sokkal több gyakorlatot követel meg, mint az átlagos. Az alábbiakban az erős szeles starttal kapcsolatos tennivalókra és azok magyarázatára szeretnénk rávilágítani.**

### A start előkészítése

Az ernyő kiterítésénél az egyik kezünkkel az ernyő egyik felét fogjuk, a másikkal pedig egyidejűleg kihúzzuk a zsinórokat a kupolából. Ha ugyanis először csak a kupolát terítjük ki és csak utána kezdünk el foglalkozni a zsinórokkal, akkor erős szélben könnyen előfordulhat, hogy a szél megemeli a kilépőlet, és egyszer, vagy akár többször megtekeri a kupolát. Aki már végigcsinálta ezt a játékot a kupolával, az tudja, miről van szó.

A kupola megcsavarodása természetesen nem tragédia, de nagyon meghosszabbíthatja az előkészületeket. Ilyen esetben még azok a pilóták is kénytelenek lesznek a zsinórokat újra rendezni és ellenőrizni, akiknek megvan az a jó szokásuk, hogy földetés után a zsinórokat rögtön elrendezve fektetik a kupolába.

Egyébként a biztonságot is fokozza, ha a hevederek a földetés után elrendezve maradnak a kupolában, mert még mindig előfordulhat az a hibalehetőség, hogy a hevederek megtekerednek. A fékek hatékonyságát rontja, ha például a startnál az irányítózsinór körbetekeri a fő tartózsinórokat. Ez a hibalehetőség az állandóan ellenőrzött hevedereknél nem fordulhat elő.

A siklóernyők számára erős szél alatt 20 km/h-s, vagy erősebb szelet értünk. Amikor erős szeles startról beszélünk,

automatikusan a háttal startra gondolunk. A pilóta ennél a startmódnál folyamatosan látja a kupolát, így a helyzetnek megfelelően korrigálhat. Erős szélben a pilóta a hevederek megfeszítésével fel tud képezni az ernyőből. Ilyenkor a zsinórok maguktól rendeződnek.



1. Aikor a képen látható módon falat képezünk az ernyőből, a zsinórok könnyen kirendeázhetők

### Startsegítők

A startsegítőket illetően eltérőek a vélemények. Van, aki erős szélben nem is hajlandó elstartolni. Ha ez az illető hű marad ehhez az elvéhez, akkor a biztonságot illetően nem jár el helytelenül, viszont ki marad abból az élményből, amelyet a lejtőrepülés nyújt, amire 20 km/h szélsébség alatt csak ritkán adódik alkalom.

Ha a szél ennél erősebb, vagy erősek a befújások, akkor tegyük félre a büszkeségünket, és még ha egyedül is vagyunk ezzel, válasszunk egy megfelelő startsegítőt.

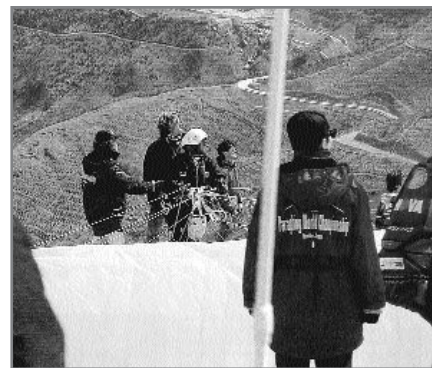
A segítőknek ajánlatos sisakot, kesztyűt és természetesen megfelelő cipőt viselnie. Előfordult már olyan eset, hogy a startsegítő a kupola előrelövésakor elesett, és mivel csak egy könnyű félcipőt hordott, eltörte a bokáját. Az ideális startsegítő lehetőleg nehéz, és akkor enged el, amikor mondjuk neki.



Egyetlen segítőknek elégnek kell lennie – bár ennek értelmezésénél is történtek már félreértések. Ha ugyanis három segítők van szükség ahhoz, hogy a feltöltődött kupolát és a pilótát a startsegítő megtartsa, akkor a szél túl erős. Az általános vélemény az, hogy a pilótának a még a földet érintő, levegővel feltöltődött ernyőt segítség nélkül tartani kell tudnia. A startsegítő ebben az esetben csak a biztonság fokozására szolgál, és csak szükség esetén kell kiegyenlítenie a megnövekvő húzóerőt. Ha vitorla helyzetben a pilóta nem lép a kupola alá a szokott módon, akkor előfordulhat, hogy a kupola kevésbé gyorsan emelkedik fel.

A pilótát az ülőlap és a beülő hátulsó része között érdemes megfogni, hogy lehetőleg ne érezze, hogy ott vagyunk.

Lehetőleg tapasztalt pilótát kérjünk fel startsegítőnek. Ha ez nem áll módunkban, pontosan magyarázzuk el a segítőknek a tennivalóit. Figyelmeztessük az esetleges veszélyekre, tisztázzuk a kifordulási irányt, beszéljük meg az elengedés idejét és mutassuk meg a fogás he-



2. Startsegítők az erős szelek miatt hírhedt japán Kyushu szigeten. Itt a híres pilóta, Urs Haari a startsegítő

(1) és figyelmeztessük, hogy lehetőleg ne a mentőernyő fogantyújánál fogva próbáljon megtartani... (a fordító megjegyzése)

lyét.<sup>1</sup> A rossz startsegítő esetenként többet árt, mint használ.

Meg kell jegyeznünk, hogy a startsegítő igénybe vétele egyáltalán nem utal gyengeségre, hiszen csak a biztonság fokozására szolgál, és bizalmi kapcsolatot jelent a pilóta és a segítő között.



3. A kupolának ebben a helyzetében legnagyobb a vonszolódás veszélye

### Mit csináljunk vonszolódás esetén?

Ha a pilóta nem gyorsan és precízen hajtja végre a kupola felhúzását, akkor fennáll a vonszolódás esélye. Az ernyő felületét ilyenkor minimálisra kell csökkenteni. Erre a legjobb megoldás az, hogy az egyik oldali féket – esetleg mindkettőt – a lehető leggyorsabban a segédírányítózsinórok elágazási pontjára). Ehhez mindkét kezünkre fel kell tekernünk a fékzsinórokat – végszükség esetén használhatjuk a lábunkat is.

A fékzsinór lehúzásának megvan az az előnye, hogy normális esetben elég hozzá a pilóta ereje. Ha az ernyővel küzdő pilóta már hasraesett és az ernyő vonszolja őt, akkor már csak a fékek minél mélyebbre való húzására szabad koncentrálnia.

A D zsinórok segítségével is kifordít-

Szakértés

97. szám – 2001. január

madártoll

97. szám – 2001. január

madártoll



ható a kupola. Ebben az esetben a pilótának viszonylag rövid úton kell lehúznia a zsinórokat ahhoz, hogy a kupola a széllal párhuzamos helyzetbe kerüljön, viszont erősebben kell húznia a D zsinórokat illetve D hevedereket, és jóval nagyobb a kupola újranyílásának veszélye, ha véletlenül elengedi a zsinórokat.

### A kupola előrelövésének megakadályozása

Azok az ernyők, amelyek gyenge szélben nagyon jó start-tulajdonságokkal rendelkeznek, előfordul, hogy erős szélben előreugranak. Ez nem feltétlenül következik be, sok függ az ernyő típusától.

Az előrelövés veszélye az, hogy az ernyő megemeli a pilótát, majd beomlik, és visszaesve elránthatja őt. Ez ellen a leg egyszerűbb, leglogikusabb, de nem feltétlenül a leghatásosabb módszer a kupola



kisebb erővel történő felhúzása. Ilyenkor a kupola hosszabb ideig áll vitorlában, aztán ahogy a pilóta feje fölé emelkedik, egyre kisebb ellenállási felületet jelent. Ennél hatásosabb módszer az, ha az emelkedő kupolát a megszokottnál hamarabb és erősebben megfékezzük.



Annak érdekében, hogy megakadályozzuk, hogy az ernyő hirtelen megrántson, érdemes startsegítőt igénybe venni, vagy pedig a pilótának kell intenzívebben ellentartania a megszokottnál hosszabb ideig tartó és erősebb húzóerőnek.

**Roland Würgler**  
(Gleitschirm, 1997/1-2)

Fordította: **Szabóné Koleszár Edina**  
Lektorálta: **Szabó Péter**



4-6. Walter Holzmüller toppilóta startol a Venezuelai La Victoria hegyen a „C”-zsinóros startmódszerrel – a Xenonnál a „C” a hátsó zsinórsor

A D és C hevederek segítségével is megakadályozható a kupola előrelövése. A módszer valamivel bonyolultabb, de ha helyesen alkalmazzuk, akkor nagyon hatásos. A pilóta a fékzsinórokkal együtt a D vagy a C hevedereket is a kezébe veszi, és amint a kupola éppen a feje fölé emelkedett, ezekkel együtt fékez, majd rögtön elengedi a hevedereket. A módszer lényege az, hogy egy részleges, vagy rövid ideig tartó áramlásleszakadást idézünk elő. Már az első próbálkozásnál meg fogsz lepődni, hogy milyen hatékony ez a módszer.

**Roland Würgler**  
(Gleitschirm, 1997/1-2)

Fordította: **Szabóné Koleszár Edina**  
Lektorálta: **Szabó Péter**



## Már nem a DHV Könnyűrepülők mintaengedélyezése

**A (német) légközlekedési törvény sárkányok és siklóernyők számára is előír mintaengedélyezést. Ezzel a DHV-t (német függőrepülő szövetség) bízták meg. A szervezet ellenőrzi a mintagépeket és kiadja a jóváhagyásokat. Ez a közeljövőben meg fog változni.**

A könnyűrepülő sporteszközöket a minta- és közlekedési vizsgálat kötelezettsége alól felszabadítják. Ez nem jelenti azt, hogy a törvényhozó a sárkányok és siklóernyők biztonságosságának bizonyítását a légüres térbe kívánja áthelyezni: az illetékeséget és a szolgálati utat fogják tulajdonképpen áthelyezni. A repülőeszközöket a jövőben akkor fogják engedélyezni, ha a gyártó maga a

légi alkalmasságot bevizsgálta és tanúsítja, ezenkívül egy darabvizsgálatot is végrehajtott. A mintavizsgálatnál a gyártó dolga a légi alkalmassági előírásoknak való megfelelést megállapítani és ezért független szakértőket erre a munkára alkalmazni.

Németországban tehát ezentúl nem a DHV lesz felelős a légi alkalmasság bizonyításáért (mintavizsgálat) felelős, hanem a gyártók, illetve az importőrök, a darabvizsgálatot pedig most már a gyártónak kell elvégeznie.

A meghatározás szerint: „könnyűrepülő sporteszközök azok a légi járművek amelyek nem rendelkeznek motorral, vagy nem állandó az összeköttetés a motor és a légijármű között és amelyek-

nek megengedett legnagyobb üres tömege nem haladhatja meg a 120 kilogrammot.”

Ide tartoznak a sárkányok és siklóernyők ugyanúgy, mint az ejtőernyők és motoros siklóernyők, vagy trike-ok, és a hozzájuk tartozó vonatószerkezet.

A következő pontokat kell ezzel összefüggésben tisztázni: Milyen kritériumok alapján bizonyítják majd a légi alkalmasságot? Ki vizsgálhat be légi sporteszközöket? Milyen minősítéssel kell a jövőben a gyártóknak és importőröknek rendelkezni? Ki fogja az ellenőrző vizsgálatokat elvégezni?

A légi alkalmassági vizsgálatok kritériumait Európa-szerte egységesíteni kell. Ezt 1995-ben az FAI által kezdeményezett konferencián határozták el, amin az európai nemzeti szövetségek a harmonizálásra való készségüket kinyilvánították. A cél egy olyan modell felállítása, ami lehetővé teszi, hogy a vizsgálatokat Európa-szerte elismerjék. Nehéz vállalkozás ez, mivel egy szabályozatlan helyzet harmonizálásáról van szó. Az európai siklóernyő minősítési rendszerhez vezető út egyik első intézménye a legnagyobbbrészt elkészült CEN (Euronorm) kell legyen. Ez felöleli a következőket: a szilárdsági vizsgálatokat (siklóernyőknél); a szilárdsági vizsgálatokat hevederzeteknél; a mentőeszközök vizsgálati rendszerét; a repülési vizsgálatok rendszerét siklóernyőknél.

Ezeknek a normatíváknak a létrehozásában a nemzeti szövetségek az érintettek: a BHPA Angliában, az FIVL Olaszországban, az SHV Svájcban, az FFVL Franciaországban, az ÖAEC Ausztriában, és a DHV Németországban.

Vitatják az utolsó (4.) rész nyers összefoglalását a prEN 926-2-öt, avagy repülés vizsgálati módszereket. Jelentős különbségek mutatkoznak a nemzeti feladások és a gyártók elképzelései között.

Kinek kell, vagy lehet a rendszert átültetni és minősíteni? Ebben a vonatkozásban ki számít „függetlennek és szakértőnek”? Tehát a bevizsgálókat és a bevizsgáló állomásokat is minősíteni kell. Adódik a kérdés: ki fogja ezt megtenni? Az egyik lehetséges út volna az Európai Akkreditációs Hatóságot igénybe venni. A másik: nyilvános és törvényesen működő bevizsgáló állomásokat felkérni. Meggondolandó volna egy európai csúcscsovétséget is létrehozni, amely a bevizsgáló állomásokat és minősítési eljárásokat felügyelné. Pillanatnyilag az eljárás tisztázatlan.

Ugyanígy nem tisztázott az a minőségmenedzsment vizsgálat sem, amelynek feladata volna gyártók minősítését garantálnia különös tekintettel a darabvizsgálatra. Mindezekon felül az egész eljárásnak anyagilag elviselhető terhet kell jelentenie, beleértve ebbe a bevizsgáló személyek anyagi függetlenségének kérdését is.

Az európai minősítési eljárás bevezetésének időpontja egyelőre ismeretlen. Ez elsősorban a repülési vizsgálati módszerek ratifikálásától függ, másodsorban pedig a gyártók és szövetségek által is elfogadható, értelmes felügyeleti rendszerben való megállapodástól.

A mintaengedélyezési kötelezettség eltörlését jelenleg még nyitott tartományi és országos problémák szakértői szinten gátolják, ugyanis az UL-ekről még nem született megegyezés.

Az egyesületek és a gyártók mindenestre lehetőleg gyorsan meg akarják kapni az európai minősítési jelet: idáig kell eljutni a 2001. év közepéig.

A siklóernyők egységes európai minősítése érdekében tett lépések eredményeiről a következő számainkban tudósítunk.

**Fly and Glide**  
2000 november, 6. old.



## Repülőcentrum a Wasserkruppén

### Újra életre kel a vitorlázás „bölcsője”

**Életre kel Hessen tartomány legmagasabb hegycsúcsa, a 950 m magas Wasserkuppe. A demilitarizálási folyamat eredményeként a katonaság végleg kivonult a kaszárnyából. A feladat a történelmi nevezetességű valamikori kaszárnya új hasznosítása, ami a repülősport hagyományait is őrzi.**

Három évvel ezelőtt Harald Schafer a „Német Ifjúság Európában” mozgalom területi gazdasági vezetője meglepte az

összes döntéshozót következő javaslatával: a feladott kaszárnyát építsék át egy vitorlázós, modellezős, sárkányrepülős központtá. Kapjon helyet benne egy ifjúsági képző-nevelő rész és egy bioszféra rezervátum képviselője is. Időközben megalakult egy kezelő szervezet a pilótákból és a NIM-ből, és szeptember 1-én megnyiták az oktatóközpont kapui. Az első eredmények nagyon jók: a fiatalokat megbabonázta a repülősport!

**Fly and Glide, 2000. október**



## Megvágva

### Kalandos rongyok, kemény schillingek...

**Biztosan érezte már magát így közülünk jónéhány sporttárs az ernyőzéssel kapcsolatban. A rablólovagok számomra új válfaját ismertem meg most Karintiában: a 2. légügyi törvény 9 paragrafusa értelmében külön engedély kell a tandempilótáknak.**

Ahogy a neve is jelzi, az engedély eddig csak tandempilótáknak kellett, de a tapasztalat azt mutatja, hogy az ilyesfajta kényelmes bevételi forrásokat legtöbbször az egész repülős társadalomra kiterjesztik. A karnteni Önkormányzat szakreferense megpróbálta nekem (eredménytelenül) megmagyarázni, hogy ez a szabályozás a biztonságot szolgálja, mivel sok, főleg kelet-európai tandempilóta a „legkalandosabb rongyokkal” (idézet) pénzért utast repültet. Azt a kérdésemet, hogy miért nem a már meglévő előírásokat és szabályokat ellenőrzik (biztosítás,

pilótaigazolvány, légialkalmasság), és hogy lehet az, hogy ezt az engedélyt a pilótaigazolvány és a biztosítási igazolás bemutatása nélkül megkaphatja az igénylő, a kedves úr a hivatalból nem tudta megválaszolni. Úgy vélem, hogy a vad keleti elutasított pilóták száma nagyon korlátozott lesz. A 735 schillinges, azaz kb. 14 200 Ft-os számla ellenben rögtön megjön. Meglátjuk mennyi idő múlva fogják Karntenben az egyedül repülőket is ugyanígy megvágni. Mivel szívesen fogalmaznék egy tiltakozó beadványt, kérem a pilótatársakat, hogy véleményüket levélben, vagy E-mailben hozzám eljuttatni szíveskedjenek.

**Dirk Bankmann**

Eschenburg 35713

Biedenkopfer Str. 28.

**(Fly and Glide, 2000. október)**

A három cikket fordította:

**Zsembery András**

2001. január 17-én



2001. január 17-én

klub	típus	azonosító
Amatőr SE	Stalker	1-007
	Stalker	1-136
	Magic 3	2-004
	Thalhofer	2-005
	Atlas	72-003
	Firebird Quattros	72-004
	Arrow	72-015
	Phoenix	72-018
	Mágus	72-019
	Mágus	72-020
	H 5	77-002
	Kiss	77-015
	WW Sport	77-088
	Laminar	77-516
	BSE	H 5
La Mouette		4-001
Solar Wings		4-002
Rumour		4-048
CSE	Klassic	33-030
	Stalker	72-005
	H 5	72-008
	WW Sport167	72-010
	Pamir	72-016
	La Mouette Racer	72-017
	Moyes Xtralite	72-042
	H 5	72-084
	H 5	77-003
	H 5	77-005
MALÉV RK	Moyes XS 155	3-060
	Moyes XS 155	3-061
	Moyes XS 155	3-062
	Moyes XS 155	3-063
	Moyes XS 155	3-064
	Mágus IV.	3-051
	Topless 14	3-066
	Apolló C 14	12-034
Zalaegerszeg	Airwave Kiss	1-047
	Apolló C 4	23-028
	Moyes 155	23-051
	Szentgáli Sasok	Reflex
Wills-Wing HP-AT 145		53-009
Wills-Wing Sport 167		53-002
Wills Wing Sport 167		53-003-

Szentgáli Sasok	Zephyr	53-011
	Firebird Rapid	53-006
MSE	Firebird Quattros	-1-146
	Moyes GTR	9-10
	HP AT	1-144
	Stalker	1,091
	WW Sport	1-159
	WW Sport	1-173
	Firebird Quattro	1-156
	WW HP AT	1-143
	Mágus	1-88
	Zephyr	1-56
	Stealth	1-69
	WW Sport	1-12
	Polaris	1-06
	Zafir	1-66
	Stalker	1-04
	Kiss	1-6
	Klassic-15	1-155
	Kiss	1-55
	Strucc-C	1-133
	Foil Combat	1-174
Mágus	1-110	
Klassic-15	1-138	
Moyes GTR	1-175	
Mágus	1-109	
PSE	Stalker	77-017
	Xtralite	77-044
	H 5	77-001
	Stalker	77-042
	Xtralite	77-077
Szombathely	Litespeed	77
	Reflex	77-111
	Airwave Klassic	32-003
Miskolci Srk	WW Ram Air	32-002
	Sensor 510	32-019
	Strucc C	60-006
	Mágus 4	62-017
	Talhofer Reflex	62-013
Miskolci Srk	H 5	77-004
	Magic 4	62-005
	Foil Combat	62-003
	Atlas	62-001
	Mágus 4	62-011
	Moyes Mars	62-015
	Orion Tandem	62-007
	Mágus 3	62-012

klub	típus	azonosító
Airborne	Nova Xion	AB 007
	FB N-Joy	AB 009
	FB G-Sport	AB 069
	Edel Energy	AB 111
	FB Rocket	AB 150
	FB Genesis	AB 194
	Edel Saber	AB 212
	FB Booster	AB 217
	Gin Boomerang	AB 238
	FB Rocket	AB 283
	UP Vision	AB 313
	Edel Saber	AB 342
	FB G-Sport	AB 350
	FB Rocket	AB 383
	FB Rocket	AB 386
	Nova Xion	AB 433
	Freex Spear	AB 450
	Pro Desinge Challenger	AB 546
	FB N-Joy	AB 547
	Nova Xion	AB 555
	Fb G Soprt	AB 567
	Freex Frantic	AB 601
	FB G-Sport	AB 627
FB Booster	AB 777	
Edel Atlas	AB 835	
Advance Sigma	AB 874	
Edel Response	AB 888	
FB Rocket	AB 980	
Advance Sigma	AB 997	
Fb Barracuda	XC 198	
Swing Argos	XC 203	
Airmax	Ozone Electron	AM 064
	Ozone Octane	AM 065
	Ozone Proton	AM 121
Amatőr SE	Edel Sector	AE 001
	Flight B3	AE 004
	Airea Aspect	AE 005
	Sonic Perche	AE 007
	Nova Xion	AE 008
	Nova CXC	GD 006
	Swing Minoia	GD 016
	Swing Minoia	GD 023
	Bluebird T	GD 041
	Swing Axis	GD 044
	Airea Aspect	GD 053
	Nova Vertex	GD 054
	Nova Xray	GD 055
Nova Trend	GD 057	
Swing	GD 063	

Amatőr SE	Nova Trend	GD 064
	Wind	GD-007
	Firebird Booster L	GD-052
	Airwave Voodoo	GY 007
	Sky Flirt	MPC 001
	Sky Lift	MPC 007
	Sky Lift	MPC 010
	Sky Golem	MPC 260
	UP Kendo	MPC 550
	Sky Lift	MPC 561
	Firebird Apache II.	MPC 968
	Airea Tension	MPC 972
	Edel Racer	MS 001
Discuss 3000	RR 103	
Békési MTT SZ	Bodács László	AS-942
	Békési SZO - ernyő	BK - 05
	Horváth Zoltán	BK - 06
	Guti Gábor	BK - 10
	Szabados Mihály	BK - 11
	Babka Tibor	BK - 15
	Horváth Gábor	BK - 16
	Stéfan József	BK - 17
	Séllei Sándor	BK - 19
	Fehér Tamás	BK - 20
	Dr Jakucsné Csikász Györgyi	BK - 21
	Pavelka Ferenc	BK - 22
	Borsodi Gábor	BK - 23
	Dr Jakucs László	BK - 26
	Horváth Gábor	BK - 27
	Csikos István	BK - 28
	Kiss László	BK - 29
	Szentési SZO - ernyő	BK - 29
	Galambos László	BK - 30
Csávás László	BK - 31	
Mohola Zoltán	GD-001	
BSE	Boomerang	BS 031
	Classic Stratos 27	BS 036
	Pegas Pony III	BS 044
	UP Flash	BS 048
	Pegas Pony	BS 050
	Edel Energy	BS 051
	North Sails	BS 052
	Blue Angel	BS 054
	Firebird Barracuda	BS 055
	Pegas Fenix II	BS 057
	Airea Aspect	BS 058
Angel Voice	BS 061	
Edel Energy	BS 063	
Edel Space	BS 066	
Nova Phenix	BS 067	



klub	típus	azonosító	
BSE	UP Escape	BS 068	
	Firebird Ninja	XC 013	
	Edel Energy	XC 015	
	Edel Space	XC 252	
Cross Country	Firebird Rocket	AB980	
	Swing Mistral	GD 010	
	Airea Aspect	HA 011	
	Firebird Apache II.	KE582	
	Nova Xyon	XC 133	
	Nova Phantom	XC 136	
	Omega 3	XC 173	
	Edel Saber	XC 215	
	Nova Phelix	XC 241	
	Ozone Proton	XC 282	
	Nova Axon	XC 283	
	Firebird Matrix	XC 301	
	Advance Sigma	XC 309	
	Edel Saber	XC 310	
	Nova Focus	XC 318	
	UP Vision	XC 319	
	UP Kendo	XC 331	
	Edel Atlas L	XC204	
	Freex Spear	XC226	
	Edel Saber	XC317	
	Firebird Matrix L	XC324	
	Alies Dek Genair	XC325	
	Freex Spark	XC500	
Enairgy	Edel TX	EN 001	
	Edel ZX	EN 007	
	Edel Apollo	EN 017	
	UP Boogie	EN 020	
	UP Vision	EN 021	
	Firebird N-Joy	EN 022	
	Firebird N-Joy	EN 023	
	Firebird N-Joy	EN 024	
	UP Vision	EN 025	
	UP Soul	EN 026	
	Apach	EN 027	
	UP Stelar	EN 028	
	UP Boogie	EN 029	
	Ailes de K Genair	EN 030	
	Free X Spark	EN 033	
	UP Cab Tandem	EN 041	
	Pro Design Profil	EN 043	
	UP Soul	EN 066	
	Free X Oxygen	EN 088	
	Edel Saber	EN-060	
	Firebird Matrix	EN-077	
	Free X Oxygen	SO 003	
	Gödöllői SEK	Edel Space	AS 926
		Freex Spark	GD 011
		Pegaz Kentaur	GD 014
		Nova Xenon	GD 035
		Nova Xion	GD 045
Swing Cirrus		GD 046	

Gödöllői SEK	Advance Omega 3	GD 048	
	Nova Vertex	GD 049	
	Nova Vertex	GD 050	
	Nova Xenon	GD 056	
	Dudek VIP	GD 059	
	Dudek Max	GD 060	
	Advance Omega 4	GD 069	
	Nova Argon	GD 072	
	UP Pickup	GD 075	
	Edel Space	GD 076	
	Edel Atlasz C	GD 077	
	Edel Saber	GD 078	
	Pegaz Kentaur	RG 006	
	Gyöngyös	Comet STV Discus2070	GY 008
		Edel Super Space 29	GY 009
		Nova Vertex 128	GY 010
UP Flash HST		GY 011	
Edel Promise M		GY 012	
Perche Aerologic		GY 014	
Edel Rainbow		GY 015	
UP Vision S		GY 016	
Condor Alpayayo 51		GY 017	
Firebird N-Joy		GY 018	
Edel Rainbow		GY 019	
Moskyto Synto 30		RG 025	
Airwave Voodoo		XC 056	
Advance Omega 2		XC 134	
HA TURUL		Nova Vertex GD-32 1998	GD 032
		Airea Aspect Ha-004 1997	HA 004
	Nova CXC 23 Ha-008	HA 008	
	Edel ZX	HA 012	
	Corvette	HA 016	
	Airea Aspect Ha-017 1997	HA 017	
	Advance Omega 3 Ha-018 1994	HA 018	
	Advance Omega 3 HA-019 1996	HA 019	
	Airea Aspect Ha-021 1998	HA 021	
	Edel Confidence Ha-025 1999	HA 025	
	Airea Aspect Ha-030 1998	HA 030	
	Comet CX-II Sport Ha-032 1998	HA 032	
	Sky Divine 29 Ha-037 1998	HA 037	
	Nova Xyon	HA 040	
	Nova Vertex Ha-41 1998	HA 041	
	Nova Xyon Ha-042 1997	HA 042	
	Nova Phantom Ha-044,	HA 044	
	Edel Apollo	HA 046	
	Nova Xyon Ha-047 1997	HA 047	
	UP Blues Ha-048 1999	HA 048	
	Funair Argosz	HA 049	
	Nova Taxy	HA 050	
	Nova Xyon Ha-051 1998	HA 051	
	Nova Sphinx Ha-052	HA 052	
	Justra Stratos Excel 26 Ha-054 1993	HA 054	
	Advance Omega 3 Ha-055 1997	HA 055	
	Funair Argos RR-026 1995	RR 026	
	Nova Sphinx RR-043 1994	RR 043	
	Airwave Woodoo RR-070 1995	RR 070	

klub	típus	azonosító
HA TURUL	Pro-Design Challenger RR-076	993RR 076
	Comet Papillon 1,2 RR-097 1995	RR 097
Kettő SE	UP Groove	KE 001
	UP Blues	KE 023
	UP Gambic	KE 104
	Sky Divine	KE 111
	Swing Axis	KE 135
	UP Vision	KE 203
	UP Groove	KE 204
	UP Soul	KE 205
	Advance Signma 3	KE 206
	UP Vision	KE 207
	UP Vision Proto	KE 253
	Black Magic	KE 450
	Pálfi B.Gábor	KE 451
	Pálfi B.Gábor	KE 452
	Pálfi B.Gábor	KE 453
	Pálfi B.Gábor	KE 454
	UP Vision	KE 500
	UP Kendo	KE 509
	Firebird Comanche	KE 510
	UP Escape	KE 511
	UP Escape	KE 557
	UP Blues	KE 561
	UP Vision	KE 562
	UP Vision	KE 563
	UP Soul	KE 564
	UP Katana 47	KE 570
	UP Vision	KE 583
	UP Pick UP	KE 592
	UP Kendo	KE 692
	UP Escape	KE 693
	UP Vision	KE 696
	UP Vision	KE 700
UP Blues	KE 701	
UP Kendo	KE 731	
Airea Aspect	KE 738	
UP Escape	KE 762	
UP Groove	KE 763	
Ailes de K Genair	KE 768	
Freex Spear	KE 851	
UP Pick UP	KE 853	
UP Vision	KE 855	
UP Blues	KE 878	
UP Cab	KE 888	
UP Escape Proto	KE 897	
UP Escape	KE 898	
UP Soul	KE 917	
Advance Omega 3	KE 974	
MSE	Sky Divine	MS 009
	Sky Divine	MS 013
	Sky Quix	MS 029
	Sky Divine	MS 059
	Sky Quix 33	MS 061
	Freex Flair	MS 062

MSE	Edel Galaxy Tandem	MS 071
	Sky Divine	MS 072
	Sky Divine	MS 073
	Sky Divine	MS 074
	Advance Omega	MS 080
	Firebird Matrix L	MS 083
	Nova Carbon	MS 095
Sky Divine	MS 100	
Rair Gödöllő	SPARK-M	RG 01
	SECTOR-TX	RG 02
	MINOA-33	RG 03
	DIVINE-27	RG 04
	MINOA-27	RG 05
	TARGET-44	RG 07
	AXIX-29	RG 10
	XENON-26	RG 13
	SENTRA-M	RG 14
	XYON	RG 16
	MISTRAL-42	RG 17
	ARGON-26	RG 21
	BOLERO	RG 22
	XYON	RG 23
	AXIX-26	RG 24
	S2	RG 26
	PHOCUS-126	RG 27
	P60/5	RG 28
PHILOU-126	RG 29	
AXON-126	RG 30	
Tokaj Fly	Swing Minoa 29 cc.	TF 001
	Max 35	TF 002
	Nova Phonix	TF 004
	UP Flash	TF 006
	Swing Prizma 29	TF 007
	Swing Mistral	TF 008
	Swing Mythos	TF 010
	Swing Mythos	TF 011
	Edel ZX	TF 014
	Paratech 21	TF 015
	Swing Mythos 29	TF 017
	Swing Axis 26	TF 019
	Freex Flair	TF 027
	North Sting 28	TF 029
	Condor Caesar	TF 030
	Airwave XMX 28	TF 031
	Airwave XMX 26	TF 032
	Airwave Alto Sport 24	TF 033
	Pro Desing Contest	TF 034
	Airwave Alto XM 28	TF 035
	Nova Xyon	TF 037
	Flight Desing A6	TF 038
	Hot Drim 24	TF 039
Paratech 50	TF 040	
Allstar -Airwave	TF 041	
AI 59 Tandem	TF 042	
Pro Desing Corrando	TF 043	
Edel ZX	TF 044	
Omega 3	TF 045	



Eladó EDEL SECTOR-M nulla km-rel (DHV-3). Kifejezetten baráti áron, vagy hátimotorra cserélem. Tel.: 458-1000/22-30 (napközben); 200-4659 (este)

Bürostner LUX 470 lakókocsi eladó. 1981-es, 3+2 szem., 470 cm belméret, 1000 kg, plüss ülészet, zuhanyzófüls, körfűtés, elősátor keréktakaróval, 2 rózsás gáztűzhely, mosogató, 3 funkció hűtő, új gumik, hibátlan, rendkívül megkímélt állapot. Ára: 890 ezer Ft Tel.: (06-20) 937-2512

Rumour sárkányrepülő, 13 m<sup>2</sup> felületű, eladó. Tel.: (06-20) 937-2512, Borovszky Gergő

Eladó egy siklóernyős mentőernyő, egy MOYES GTR sárkányrepülő és egy Sensor S 620 sárkányrepülő. Pospiszel Gyula. Tel.: (06-30) 2217253

Swing Minoa 30 DHV-tesztet kereselek, van valakinek? (Nem a gyári, az nekem is van.) Magyar Berci, beric@index.hu. Előre is köszönöm a segítségét!



### Apollo Racer Gt trike-kal

**503-as dupla gyújtásos, egy porlasztós motorral szerelt motoros sárkány eladó**

Gyártva 1999. III. hó  
Ára 820.000,-Ft  
Faragóné Zsákai Ildikó  
Tel.: 06-209-318-275



### NLRI

sárkányrepülés  
oktatás

Tel.: (06-26) 328-208  
(06-20) 9865-708

Nagy Laci

### Hátimotor

siklóernyőhöz



téli áron, sürgősen

### eladó

Tel.: (06-30) 9717-853  
Antal Lajos