



100

madártoll

2001. április





A hazai szabad repülők lapja

Postacím:

Amatőr Sikórepülő Egyesület
1046 Budapest, Széppatak u. 21.

Szerkesztő: Kerekes László

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: siklorepa@aeroclub.hu

Tipográfia: Magyar Bertalan

Tel.: (30) 9642-652

E-mail: beric@index.hu

Nyomda: Press + Print Kft.

Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.
Vezető: Tóth Imre

Hirdetésfelvétel: Pinczés-Balog Attila

Tel.: (20) 9648-335

(1) 2490-007

E-mail: xatesz@freemail.hu

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

A borítón:

Kettős szivárvány

(Égi tűnemények c. cikkünkhöz)

Fotó: Andreas Walker

Az ASE-ről

E hónap elején a vezetőségünk egyeztetett a tagsági felvétellel kapcsolatban, mert mostanában egyre több klub kíván klubként tagja lenni egyesületünknek. Eddigi elképzeléseinket az alábbi indokokkal támasztom alá:

Az ASE leginkább az egyéni pilóták önkéntes felelősségvállalásán és egyéni meggyőződésén keresztül érheti el céljait. Az, hogy klubok küldöttei olyan elveket és célokat képviselnek, amelyről azok, akik küldték őket, nem tudnak – esetleg információt sem kapnak –, zsákutcába vihet.

Mindenáron meg akarjuk tartani a kapcsolatot gondolkodó és cselekvő tagjainkkal, nem pedig megfoghatatlan, a felelősséget nem vállaló és számon nem kérhető szervezetek, vagy jogi személyek alibi-szerveződése kívánunk lenni.

Szolgálni akarjuk a könnyűrepülést és szolgáltatni akarunk tagjainknak.

Nem privilégiumokat akarunk egyes szervezeteknek, hanem lehetőségeket a pilótáknak a mind több, szabadabb repülésre. Nem hatalmat akarunk vezetőinknek, hanem hatáskört ahhoz, hogy a repüléseink érdekében hatékonyan eljárassanak.

Munkánk legfontosabb eleme az információközlés és a költségek lehetőségek szerinti, mind erőteljesebb csökkentése.

Célunk a siklórepülő pilóták szövetségének és nem klubjaik szövetségének létrehozása. Örülünk, ha tagjaink mind több szerveződésnek tagjai, mert így több oldalról szerezhetnek lehetőségeket, és kaphatnak információkat ahhoz, hogy repüléseik biztonságosak és élménydúsak legyenek.

Reméljük, mindenkit sikerül meggyőznünk arról, hogy szövetségünk csak a repüléseink szabadságát akadályozó elemek, szabályok és szervezetek ellensége. Ebben a szellemben továbbra is várjuk új tagok jelentkezését egyesületünkbe.

Kerekes László ügyvezető

Riadó!

A Magyar Kormány 39/2001. sz. rendelete, amely 2001. május 1-jén lép hatályba, lehetetlen helyzet elé állítja a magyar könnyűrepülőket!

A rendelet szerint május 1-jétől az 1000 kg alatti össztömegű légitárművek olyan felelősségbiztosítással kell rendelkezzenek, amelynek fedezete káresetenként

50 millió Ft,

vagyis a jelenlegi – reális – biztosítási értékhatár százszorosa!

Ez a képtelen követelés több ezer pilótát sodor törvényen kívüli állapotba, és szerződésszegővé teszi az MRSZ azon szakembereit, akik év elején megkötötték a sportolók felelősségbiztosításait, amelyek december 31-ig érvényesek – és amelyeket január elején a Légügyi Hatóság is elfogadott! A Magyar Repülő Szövetség elnökségének és szakmai vezetésének érvei leperegtek a jogalkotókról.

Könnyűrepülő pilóták! Ha nem kapunk sürgősen jogorvoslatot, nem marad egyéb eszközünk, mint a

nyílt demonstráció!

Legyetek ezért készen arra, hogy ha szükséges, egy később egyeztetett időpontban, minél nagyobb számban megjelenjünk a Parlament előtt, repülőeszközeinkkel együtt!

Mindazonáltal bizakodjunk, hogy erre nem lesz szükség!

**A könnyűrepülők érdekképviselője nevében:
Kerekes László**

Jegyzőkönyv gyanánt Siklóernyős szakági értekezlet

Az értekezletet a békéscsabai szakmai vezetői továbbképzésre hívta össze dr. Hegedüs Dezső az MRSz főttkára. A tervezett két napirendi pont mellé (működési szabályzat módosítása és szakbizottság választása) a gyűlés felvette napirendjébe a volt szakbizottság egyetlen jelenlévő tagjának Kondricz Attilának tájékoztató beszámolóját és Bíró Bálint kérésére a motoros ernyőzés helyzetét.

Első napirendi pontként a működési szabályzatot illesztettük az MRSz érvényes alapszabályához (a jegyzőkönyv mellékleteként a toll további lapjain).

Kondricz Attila beszámolójában megpróbálta összefoglalni a szakbizottság elmúlt évi munkáját, amit a jelenlévők nagy érdeklődéssel hallgattak. A sok kritika, ami év közben a szakbizottság tevékenységével szemben megnyilvánult, most csak jelzés értékkel bírt, hiszen az egyetlen jelenlévő bizottsági tag épp az volt, akivel szemben az év során sem volt a siklóernyős társadalomnak különösebb baja.

A beszámolót követően a szakág új szakbizottságot választott, két körben.

Siklóernyősök !

A Békéscsabán megtartott Szakági Szekcióülés, feladatának megfelelően módosította, aktualizálta a szakág működési szabályzatát, valamint új szakbizottságot választott, melynek tagjai:

Atkári Győző (Sky Club Győr); **Fritz Gábor** (Gyöngyösi SK.); **Kondricz Attila** (Blue Sky SK.); **Szabó Ernő** (RAIR Gödöllő); **Tábor Tamás** (MSE).

Választásuk alapján a szakbizottság vezetését **Szabó Ernő** végzi.

Hogy elkerüljük a tavalyi kooptálási játékot, a szakág úgy döntött, hogy az első körben megválasztott Kondricz Attila, Tábor Tamás, Atkári Győző és Szabó Ernő mellé, annak ellenére, hogy a 2/3-os többséget nem kapta meg, Fritz Gábort választja. Így teljes szakbizottság kezdhet meg első ülésével remélhetően legalább két éves munkáját (a jegyzőkönyv a szakbizottság első üléséről alább).

Az ülés záró témája a paramotorozás helyzete volt. A siklóernyősök képviselői úgy döntöttek, hogy javaslattal fordulnak az MRSz illetékesei felé, a motoros siklóernyőzés tartozzon a siklóernyős szakág kezei közé.

Az ülésen az MRSz szabályai szerinti 27 siklóernyős szakosztály 32 mandátumát a megjelent 16 klubjának 18 mandátuma képviselte, vagyis a szakági az elmúlt évek MRSz rendezvényeihez viszonyítva vastagon határozatképes volt. Mint gyakorlott levezető elnök jelenthetem, hogy az értekezlet konstruktív és jó hangulatú, feszültségektől mentes, alkotó légkörben zajlott. És ezt a jelenlévő küldötteknek külön is szeretném megköszönni.

Guriga

A megválasztott új Szakbizottság az MRSz Alapszabályában megfogalmazottak, valamint a Siklóernyős Szakág Működési Szabályzata alapján fogja végezni munkáját.

A szakbizottság munkaterve:

- a 2001. évi Sportszabályzat és MKK versenykiírása (az MKK május 1-én indul)

- Szakbizottsági ülések kiírása

- Főpilóta helyettes pályázat kiírása

- A válogatott vezetőjének kinevezése

Siklóernyős Szakbizottság

Az MRSz Siklóernyős Szakágának Működési Szabályzata

(a 2001. április 7-i szakági szekcióülés döntése alapján)

A siklóernyős szakág a magyar siklóernyősök önkéntes szervezete, a Magyar Repülő Szövetség (MRSZ) egyik szakága.

1. Feladata, céljai: A siklóernyőzésben érdekelt természetes és jogi személyek érdekképviselése az MRSZ Alapszabályában megfogalmazottak szerint.

1.1. A siklóernyős sport elősegítése, népszerűsítése, színvonalának emelése, mind a szabadidősport, mind a versenysport körében.

1.2 Összefogni a siklóernyőzés ügyéért tenni akaró szervezeteket és magánszemélyeket.

1.3 A szakág feladata a tagok siklóernyőzéssel kapcsolatos érdekképviselése és érdekvédelme.

1.4 Kapcsolatokat létesít és tart fenn az MRSZ más szakágaival és más sport-szervezetekkel.

1.5 Közreműködik az oktatók és a repülő-utánpótlás képzésében. Intézi és óvja a repülési területeket.

1.6 Ösztönzi klubok, szervezetek megalkulását a siklóernyőzés elősegítése céljából.

2. A szakág szervezete

2.1 Szakági szekcióülés

2.2 Szakbizottság

2.3 Munkacsoportok

2.4 Szakági szakmai vezető

2.1 Szakági szekcióülés: A szakág legfőbb testületi szerve, melyet évente legalább egyszer össze kell hívni, amelyen a tagok (siklóernyős szakosztályal

rendelkező egyesületek, klubok) küldöttek útján vesznek részt. A klubok minden megkezdett 30 regisztrált tag után 1 mandátummal rendelkeznek. E mandátumokat a mandátumok számával egyező számú jelen lévő küldött képviselheti. A szavazati jog másra át nem ruházható.

2.1.1 Az évi szakági szekcióülést legkésőbb március 31-ig meg kell tartani.

2.1.2 Az ülésnek foglalkoznia kell:

– a szakbizottság által, vagy támogatásával végzett tevékenységekről készült éves beszámoló megvitatása, elfogadása,
– minimum két évre szakbizottság választása,

– a költségvetés arányainak meghatározása,

– egyéb előre meghatározott és a kiértékelésben szereplő ügyek.

2.1.3 Rendkívüli szakági ülést kell összehívni, ha a mandátumainak legalább 15%-a vagy ha a szakbizottság javasolja. Pontos helyéről, időpontjáról, napirendjéről a kiértékelést legalább 15 nappal korábban a tagoknak postán el kell küldeni és az MRSZ honlapján közze kell tenni.

2.2 Siklóernyős Szakbizottság. A bizottság 5 fő, akiket a szakág ülése választ meg. Vezetőjét maga választja egyszerű többséggel az első ülésen. A szakbizottság vezető képviseli a Szakágot az MRSZ fórumain, valamint koordinálja a szakbizottság munkáját.

2.2.1 A szakbizottság üresedés esetén 1 főt kooptálhat, a legközelebbi szakági szekcióülésig.

2.2.2 A szakbizottságot legalább három

havonként, a szakbizottság vezető, illetve a tagok többségének kérésére össze kell hívni. Ha az ülésről a szakbizottság vezetője hiányzik, a tagok maguk közül választanak levezető elnököt. A bizottság üléséről jegyzőkönyvet kell készíteni és azt el kell juttatni minden bizottsági taghoz, minden tagszervezethez és az MRSZ-hez.

2.3 Munkacsoportok. Olyan ideiglenes és/vagy állandó csoportok, személyek, akiket a szakbizottság nevez ki vagy kéri fel, meghatározott célból, jogkörrel és időtartamra.

2.4 Szakági szakmai vezető. A szakági szakmai vezető az MRSZ főpilóta és főmérnök siklóernyős szakmai helyettese, az MRSZ főtitkár, mint munkáltató alárendeltségében ellátja a szakág üzemeltetői és sportági feladatait.

2.4.1 Felelős:

– az MRSZ üzemeltetéssel és nyilvántartással kapcsolatos feladatainak ellátásáért,

– a kiképzésre, repülésre, repülési lehetőségekre vonatkozó előírások naprakészen tartásáért,

– a szakágon belüli tevékenységek összehangolásáért, a klubok, tagok és tagszervezetek közötti információáramlás biztosításáért,

– az MRSZ-re, mint sportági szakszövetségre háruló feladatok szakágon belüli intézéséért.

2.4.2 A szakági szakmai vezetőt a szakbizottság által kiírt pályázat alapján az MRSZ főtitkára nevezi ki és az MRSZ alkalmazza.

2.5 Szavazás a szakág szervezeteinek összejövetelein

2.5.1 A szakági ülés akkor határozatképes, ha a mandátumok legalább 50%-a jelen van.

2.5.2 A szakbizottság határozatképességéhez legalább 3 fő jelenléte szükséges.

2.5.3 A külön nem említett kérdések eldöntéséhez egyszerű többség elegendő. Páros szavazat esetén a szakbizottság vezetőjének szavazata dönt.

2.5.4 Személyi, pénzügyi, fegyelmi ügyekben és a működési szabályzat módosításához a jelenlévő mandátumok 2/3-os többségi szavazata szükséges. A működési szabályzatot csak a Szakági Szekcióülés módosíthatja.

3. A Szakbizottság és más tisztségviselői. Minden tisztségviselő a Magyar Repülő Szövetség valamelyik siklóernyős tagszervezetének tagja kell, hogy legyen.

4. A Szakbizottság kötelességei és felelőssége

4.1 A szakbizottság tagjai tisztségüket az őket megválasztó szakági ülés befejezésétől töltik be.

4.2 A szakbizottság a szakág céljainak megfelelően tevékenykedjen.

4.3 A szakbizottság készíthet, hatálytalaníthat, módosíthat szabályokat, ha ezek a működési szabályzattal összeegyeztethetőek.

4.4 A szakbizottság intézi a szakág gazdasági ügyeit.

4.5 Döntéseivel véglegesíti az éves versenynaptárt, kiválasztja a válogatott keret vezetőjét, elfogadja a szakági programokat, az éves sportszabályzatot, érvényesíti a született rekordokat és az általa kiírt versenyek eredményét.

5. A tagok jogai

Az MRSZ alapszabályában definiáltakon túl a tag joga, hogy:

5.1. küldöttei útján részt vegyen a szakág szervezeteiben javaslattevőként és/vagy véleményezőként,

5.2. tagját szövetségi, szakági és szakbi-

zottsági tisztségbe választhassák és választhasson,

5.3. képviselői észrevételeket tegyenek a szakági ülés és a szakbizottság ülésének jegyzőkönyvéről,

5.4. megkapja a szövetség kiadványait és a szövetség által hozzáférhető információkat repülési területekről, versenyekről, klubokról, oktatásról, biztonsági, biztosítási ügyekről.

Siklóernyős szakmai továbbképzés

Békéscsaba, április 6-8

A továbbképzésen 16 siklóernyős szakosztály szakmai vezetője kapta meg megbízatását az MRSZ-től. 11 klub nem jelent meg, az ő szakmai vezetőik csak a továbbképzés anyagának ismertetése után kapják meg megbízatásukat. Hatan jelentkeztek oktatói vizsgára, közülük négyen teljesítették a követelményeket.

Ezúton szeretném megköszönni a békéscsabai klubnak a helyszínt, a színvonalas lehetőségeket, szervezést és a közeli klubok segítségét, a 4 csőről jelenlétét, amikor arra szükség volt. Ezt máshol nem tudtuk volna így megszervezni. A távollétek miatt elmaradt a tandem oktatók képzése és a tervezett üzemi ellenőrző repülési bemutatók.

Sajnos a sárkányosok lefújták a közös akciót, így a követelményrendszerek illesztésére a közös ügyekben (orvosi, biztosítás, versenytervezés, nemzetközi versenyengedélyezés, starthelyek, nyilvántartási rendszerek, starthelypénz elosztás, nemzetközi képviselő, teljesítményjelvények, nemzetközi pilótaigazolványok használata stb.) nem lehetett konzultálni.

A javasolt fúzióról nem is beszélve (nem is beszélünk róla, bezzeg a siklóernyős - motoros ernyős fúzióról igen!)

Köszönöm a munkát a rendezőknek,

6. Fegyelmi eljárások

Az MRSZ érvényben lévő fegyelmi szabályzatával összhangban, a szakág szabályaival ellentétes magatartás vagy tevékenység esetében a szakbizottságnál lehet fegyelmi eljárást kezdeményezni. A szakbizottság az eljárást folytassa le.

A szakbizottság döntésével szemben fellebbezni a az MRSZ fegyelmi bizottságánál lehet.

mindenekelőtt a feladatát igen komolyan vevő vizsgabizottságnak: Pereces Zsoltnak és Szabó Ernőnek (sajnos a vizsgabizottságba meghívott hatósági képviselőt ismét nem valósulhatott meg), és köszönöm a szakág ügyintézőjének Tóth Zsuzsinak a munkáját, valamint Szalma Gabinak a rendezésben való segítségét.

Neki és bájos menyasszonyának külön is köszönöm azt a meghatározó pillanatot, amikor a földről figyeltük a Meglepetést, amikor fél éves készülgetés után végre tandemben felszállva a gyűrűk a levegőben kerültek a fiatal pár ujjaira, eljegyezve magukat egymással és a levegővel.

Ha netán volt valaki, aki a földön állt akkor és pár csepp csapadékot kapott felülről, annak elárulhatom: abban az órában az előrejelzés ellenére nem esett eső. Az amúgy sem sós.

Azzal búcsúztunk, hogy az októberi szokásos oktatói előtt még szervezni fogunk egy tandemoktatóit is.

Erre várjuk a leendő tandemoktatók jelentkezését, és persze várom a szakmai továbbképzésről távol maradt klubok szakmai vezetőinek jelentkezését, mert jogosított szakmai vezető hiányában a klubokban nem folyhat repülő tevékenység.

Guriga

A Magyar Repülő Szövetség 2001. évi Sárkányrepülő Sportszabályzata

I. A versenyek rendezésének, lebonyolításának és értékelésének rendje

Hivatalos minden verseny, amelyet az MRSz szabályai alapján, a Sárkányrepülő Szakbizottság előzetes hozzájárulásával rendeznek, és amelyen legalább három MRSz-tag egyesület minimum 15 versenyzővel indul. Ezekben a versenyeken mindenki részt vehet, aki a versenykiírásban foglaltakat elfogadja. Minden versenyzőnek érvényes sportigazolással (FAI Sporting Licence), valamint felelősség- és balesetbiztosítással kell rendelkeznie, amelyet a rendező köteles a verseny megkezdése előtt ellenőrizni.

1.A verseny megszervezésének feladatai

1.1. Versenykiírások elkészítése

A verseny rendezője köteles a verseny időpontját legalább 30 nappal a verseny kezdete előtt a versenynaptárban közzétenni, és a versenykiírást a sárkányrepülő szakbizottság jóváhagyásával, a verseny előtt nem kevesebb, mint 14 nappal az érintett szervezetek, valamint a Madártoll szerkesztőségének közzététel céljából meg kell küldeni (lehetőleg e-mailben).

1.2. A „Versenykiírás” tartalma:

1.2.1. A verseny rendezőjének megnevezése (klub, szervezet, személy)

1.2.2. A verseny helye (szállás, start-hely, indulás)

1.2.3. A verseny időpontja, időbeosztás

1.2.4. A versenyre nevezés feltételei (határidő, nevezési díj, szolgáltatások, regisztrációs feltételek)

1.2.5. Versenyvezetés, szolgálatok (versenyigazgató, repülésvezető, zsűri)

1.2.6. A várható feladatok meghatározása.

A feladatkitűzésnél arra kell törekedni, hogy a versenyzők szokjanak hozzá a nemzetközi követelményrendszer teljesítéséhez. Nem szabad olyan feladat mellett dönteni, amely csak anyagi megfontolás miatt egyoldalúan a Rendező érdekeit szolgálja! A kitűzött feladat hosszát a meteorológiai viszonyok alapján olyan méretűre kell választani, hogy a versenyzők legalább 20%-ának esélye legyen a célbaérésre, de a 25 km-t meghaladja. A feladatkitűzés a versenyigazgató, vagy az általa kijelölt bizottság hatásköre (lehetőleg ne a versenyen részt vevő versenyző legyen).

1.2.7. Az eredmények igazolása és dokumentálása.

Az elért teljesítmény hitelesítése egyidejűleg távigazolólappal és fotóval kell hogy történjen, kivéve ha a versenyzők érdekében a versenyrendező a feladat függvényében a fotóigazolást elengedi (például. céltáv a versenyző idejét mérve), kivéve a rekordfeladat kitűzést. A „tavigazolólap” kézzel rajzolt térképvázlat, amelyből a leszállás helye, beazonosítható terepponttal és földrajzi koordinátákkal, 200 méter pontossággal megállapítható. Szerepeljen rajta a versenyző neve és (ha van) startszáma, a start helye és ideje, a teljesített feladat leírása, hogy a versenyző mely fordulópontról készített szektorhelyes felvételt. Fotóigazolás esetén a fotózás sorrendje az FAI előírásai szerint:

1. A dátumot és a feladatot tartalmazó **FELADAT TÁBLA**, a pilótát és/vagy a gépét azonosító módon. (Lehet két egymást követő fotó is)

2. **Fordulópontok** a levegőből, fotószektorból. Ha nincsenek, legalább egy légifelvétel felismerhető objektummal, vagy a szárnyal.

3. **Értékelhető fotó a leszállás helyén**, a földről azonosítható háttérrel.

Emlékeztető

Ütünk az autóban, és ismét távról szállítódunk haza. Beszélgetünk a repülésről és ahogy egyre jobban megközelítjük a repteret, telefonon és rádión is a többi visszaszállító kocsiból halljuk ki mekkorát repült, ki hol szállt le. És mint annyiszor, ahogy közeledik a jól ismert dunaújvárosi reptér, már megint szinte mindenkiről tudok, hol szállt le, mekkorát repült. És ahogy az megszokott csak egyvalaki adataival adós a diszpécser. Aki a legnagyobbat repülte. Talán még mindig a levegőben van.

Talán...

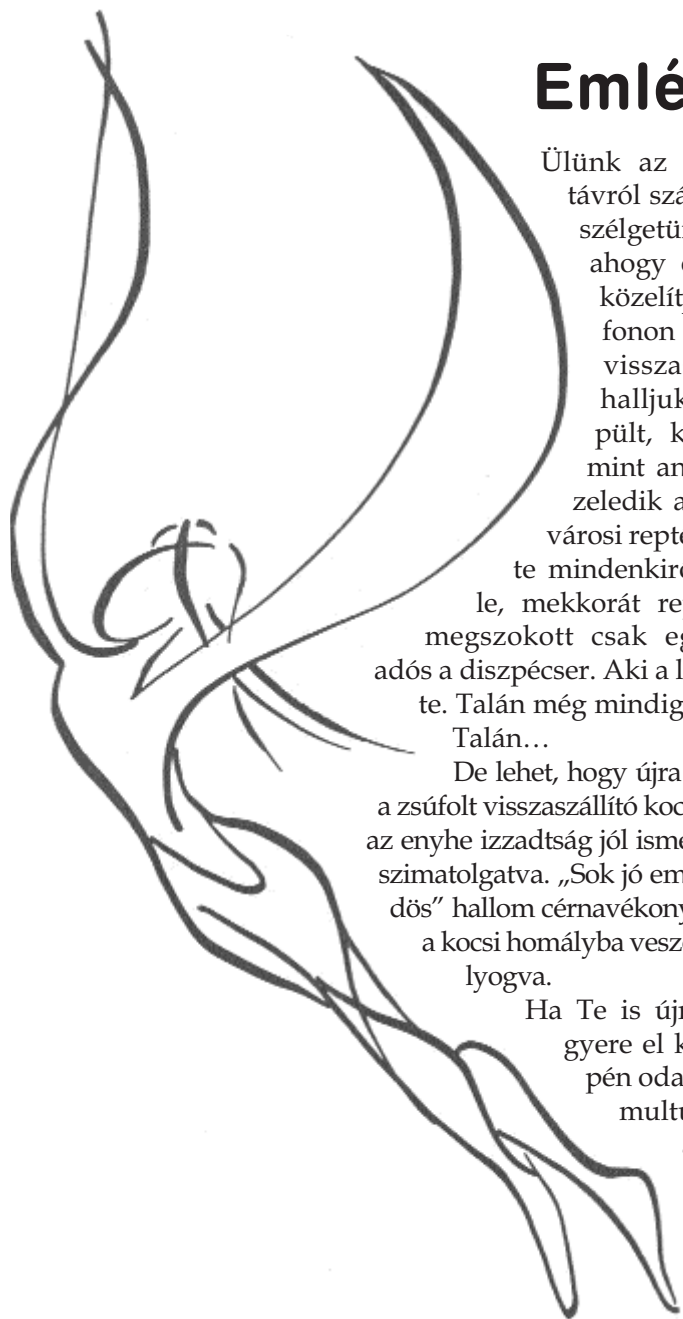
De lehet, hogy újra itt utazik közöttünk a zsúfolt visszaszállító kocsiban a hevederek és az enyhe izzadság jól ismert keveredett szagát szimatolgatva. „Sok jó ember kis helyen is büdös” hallom cérnavekony hangját, és látom is a kocsi homályba vesző hátsó ülésén mosolyogva.

Ha Te is újra látni akarod Őt, gyere el közénk május közepén oda, ahol annyiszor bámultuk együtt a vörösen alkonyuló dunaújvárosi eget...

Guriga

Grafika:
Hemmert László

Menyhárt Éva Emlékverseny:
Dunaújváros, május 12 – 19.



A versenyen az eredmények közzétételétől az óvási határidőig lehetőséget kell biztosítani a dokumentumok megtekintésére.

1.2.8. Az értékelés módja

A megtett távolságot a leszállás helyének kurzusra történő visszakörzőzésével kell meghatározni. Ez a versenyző értékelt távja, amelyet a napi pontszámolásnál figyelembe kell venni. A verseny értékelését a naponta elért pontszámok összeadásával kell végezni.

A versenyeken alkalmazandó számítási képlet a repült távot és befejezett feladatban a sebességet pontozza úgy, hogy a napi pontmaximum az 1000 pontot nem haladhatja meg.

A verseny utolsó napján a rendező köteles kihirdetni a verseny eredményét. Ezután a versenyeredményekkel szemben nem, csak a versennyel szemben lehet óvással élni, a verseny eredményének közétételétől számított egy hónapon belül.

A versenyen az első versenyfeladat előtt 3 tagú zsűrit kell választani.

Minden versenyszámot követően el kell végezni az értékelést, majd a napi,- és összesített eredményt ki kell függeszteni.

1.3. Versenyjegyzőkönyvek megküldése

A verseny rendezője köteles a versenyről készült jegyzőkönyvet (a napi eredménylistákkal, és az esetleges zsűri döntések jegyzőkönyveivel) a Sárkányrepülő szakbizottságnak 7 napon belül megküldeni. A saját szervezésű MKK repülések feladat-igazoló lapját és fotódokumentumait a versenykiírásban megjelölt határidőig a versenyző juttassa el a Sárkányrepülő szakbizottsághoz.

A zsűri az óvási határidő letelte után, amennyiben óvás nem érkezett be – vagy beérkezett óvás esetén az elbírálás után – engedélyezi a filmek versenyzőknek történő visszaadását, illetve egyes dokumentumokat a döntés mellékleteként csatoltathat a sportbizottságnak átadandó anyaghoz.

II. A versenyeredmények éves elbírálása

1. Az éves rangsor megállapítása

Az év versenyein a versenyzők az éves versenynaptárban megjelölt versenyek közül a versenyeken való szereplésük alapján a teljesítményüket, az értékelt napokat és a versenyen résztvevők rangját tartalmazó „rangsor pontot” (PR) szereznek.

Ennek kiszámítása a következő:
 $PR=1000*PS*SN*SV$, ahol:

PS = a versenyző százalékos versenyteljesítménye (a versenyző szerzett összpontszáma osztva a versenynap-győztesek pontjaival)

SN = szorzó az értékelt napok szerint (2 nap esetén 0,5; 3 nap 0,7; minden további nap +0,1)

SV = szorzó a versenyzők rangja szerint (0,5 + 0,05*a 99-es rangsor első osztályú versenyzőiből ahányan a versenyen indultak).

Az éves rangsort az egyes versenyzők 3 legmagasabb pontértékű rangsor pontszámának összege adja, amelyet a szakbizottság év végén a rendezők által eljuttatott hiteles dokumentumok alapján értékeli.

2. Minősítések.

Az éves rangsor alapján:

I. osztályú az évben pontot szerzett versenyzők első 10 helyezettje

II. osztályú az évben pontot szerzett versenyzők 11. helyezettől a rangsor első 50%-áig

III. osztályú az évben pontot szerzett versenyzők második fele.

Az „Év sportolója” cím az éves rangsor 1. helyezettjét illeti meg.

3. Válogatott keret

Az éves rangsor képezi a következő évi válogatások alapját úgy, hogy a keret vezetője az első osztályú versenyzőkből válogathatja ki az általa legjobb formában lévőnek ítélt versenyzőket. Kivételes esetben a szakbizottság hozzájárulásával más ver-



senyzőt is válogathat a keretbe. A válogatott keret felkészítését és a válogatást a szakbizottság által javasolt, az MRSz elnöksége által jóváhagyott személy felkészítési terv alapján a válogatott keret vezetőjeként végzi.

III. Rekordok hitelesítése

Nemzetközi rekordok hitelesítése az FAI által történhet a FAI CIVL Sportkódex 7. szekció „O” osztály 3. Fejezetben meghatározottak alapján.

Nemzeti (magyar pilóta által bárhol a világon repült) és magyar rekordok (Magyarországról indult magyar pilóta által repült) hitelesítésére a Szakbizottság a FAI érvényes előírásainak betartásával illetékes.

Rekordok hitelesíthetők **általános, női és tandem** kategóriában.

(Minden rekord hitelesítéshez szükséges: távigazoló lap, feladatlap (vagy feladatábra) fotó, légifelvétel és leszállóhely fotó)

1. Szabad táv A starttól a leszállásig mért távolság visszakörzőzés nélkül.

2. Céltáv A start előtt megnevezett cél-

lal. Céلبaérkezésnek számít ha a célt a pilóta a levegőből fotószelektorból fotózta, vagy a fotószelektoron belül szállt le.

3. Oda - vissza táv, Hurok, amely befejezettnek tekinthető, ha az indulási pontot beérkezéskor fotószelektorból fotózta, vagy a fotószelektorban szállt le.

4. Háromszögön repült táv érvényes háromszögnek tekintendő az a feladat, amely szárainak egyike sem kisebb a kerület 28%-ánál.

5. Háromszögön repült sebesség (25; 50; 100; 150; 200; 300 km-en)

6. Oda-vissza útvonalon repült sebesség (100; 200; 300 km-en)

7. Magasságnyerés (Hitelesített barográf, vagy repülési adatrögzítő szükséges, melyet a rekordkísérlet előtt 1 éven belül, vagy a kísérletet követően 1 hónapon belül hitelesítettek.)

E szabályzatban külön nem érintett kérdésekben az FAI CIVL Sportkódex 7. szekció "O" osztály érvényes előírásai az irányadók.

Letölthető és/vagy olvasható a FAI weboldalán: http://www.fai.org/hang_gliding/documents/ ■

A 2001. évi Sárkányrepülő Magyar Köztársaság Kupa versenykiírása

1. A verseny célja

a hivatalos versenyeken kívül repült hazai teljesítmények sportértékű dokumentálása. A versenyt a MRSz Független Szakbizottsága írta ki.

2. A repülések

végezhetők belföldön, vagy belföldről indulva. A versenyzőnek a feladatra jellemző FAI előírásnak megfelelő (a feladat hosszának 2%-ánál kisebb) indulási (vagy leoldási) magasságot kell igazolni. (Vontatás esetén a vontatópilóta igazolását az oldási magasságról elfogadjuk a feladatlapon, csörlésnél a csörlőkezelő által ez becsléssel igazolható, ha a csörlőkötélen 500 méterenként látható jel található.)

3. A verseny ideje:

2001. március 30-tól október 31-ig.

4. Nevezés

az első eredmények dokumentumainak beadásakor, vagy előtte történhet.

A versenybe a 2000-re érvényes MRSz liszensszel és baleset, valamint felelősségbiztosítással rendelkező pilóták nevezhetnek, MRSz sportigazolványuk számának megadásával az első dokumentum határidő előtt való beadásával.

A verseny nevezési díja 1000 Ft/fő.

A verseny értékelését a szakbizottság által az MKK-ba eredményt be nem adott személyek közül kijelölt értékelő bizottság fogja végezni.

A kitűzhető MKK feladattípusok:

a) szabad táv

b) céltáv

c) távolsági értékelésű hurokfeladat

d) távolsági értékelésű háromszög feladat

7., Az eredmények dokumentálásához az alábbiak tartoznak:

Az MKK feladatlap (amelyen a start és a leszállás helye térképvázlattal és földrajzi koordinátaival adott, és legalább egy tanú olvasható nevével és címével, valamint aláírásával igazolja a start és a leszállás tényét. Tartalmazza a pilóta nevét, egyesületét, a szárny azonosító jelét, a kitűzött feladatot, a teljesített feladatot, valamint annak előzetes kiértékelését a szükséges km és földrajzi koordináták megadásával).

A sportszabályzat szerint előkészített **negatív** a meghatározott fotósorrenddel (az egységesített sárkányrepülő MKK feladatlap; a versenyző érdeke, hogy a kitűzött feladat, az időpont, név és az MKK jelölés a negatívon is olvasható legyen, légifelvétel, fordulópontok, valamint hogy a leszállás fotó beazonosítható legyen).

A feladatlap rovatai:

SÁRKÁNYREPÜLŐ MKK feladatlap

DÁTUM:

PILÓTA:

KLUB:

AZONOSÍTÓ JEL:

FELADAT:

STARTHELY NEVE ÉS KOORDINÁTAI:

TANÚ:

TELJESÍTETT FORDULÓPONTOK

NEVE ÉS KOORDINÁTAI:

LESZÁLLÁS HELYE ÉS KOORDINÁTAI:

TANÚ NEVE, CÍME ÉS HA VAN

TELEFONSZÁMA:

A VÁLASZTOTT ÉRTÉKELÉS:

ELŐZETESEN MÉRT REPÜLT TÁV: (száranként kiszámolva és összegezve is)

TÉRKÉPVÁZLAT: (mely tartalmazza a feladat vázlatát és a leszállás pontos helyét)

Az MKK feladatlapot a repülés napját követő 30 napon belül, de legkésőbb 2001. november 10-ig, még a fotódokumentumokat 2000. november 10-ig a versenyző feladata a szakbizottsághoz eljuttatni.

8. Értékelés

Szabad táv értékelése a starttól a leszállásig repült táv, nem teljesített céltáv feladat esetén a versenyző dönti el, hogy céltáv, vagy szabad táv szerinti értékelést választ, a céltáv értékelési módszer vissza körzözés utáni km értékkel számolva, a teljesített feladatok km értékét szorzókkal növelve vesszük figyelembe a pontszám kiszámításakor. Számítási képlet az MKK-ban:

P = 1000 * SQR (NT/NN) * (L-10) / LMAX

ahol: NT az MKK-ba értékelhető eredményt beadott versenyzők száma

NN az évben minősült versenyzők száma

L a szorzókkal kiszámolt érték km

LMAX a szorzókkal kiszámolt legnagyobb km érték.

(a szorzókat lásd a táblázatban)

Feladat	Km-szorzó nem befejezett feladatnál			Km-szorzó befejezett feladatnál
	Fordulópont nélkül	Egy fordulópont után	Két fordulópont után	
Szabad táv	-	-	-	0.75
Céltáv	1	-	-	1.3
Hurok	1	1.2	-	1.7
Háromszög	1	1.2	1.5	2

9. Az MKK az éves rangsorba beszámít.

Ezt a versenyző által beküldött és határidőre beérkezett 5 legmagasabb pontértékű eredménye alapján (a be nem adottakat 0 értékkel) számítjuk. Így a versenyző %-os MKK teljesítménye:

PS = (P1 + P2 + P3 + P4 + P5) / PMAX

ahol: PMAX az MKK 5 legnagyobb értékű pontszáma, amelyek azonban nem eshetnek azonos napra.

Az értékelt napok szerinti szorzó, mivel 5 „napot” értékelünk: SN = 0.9

A versenyzők rangja szerinti szorzót a verseny végértékelésekor kapjuk meg (SV = 0.5 + B * 0.05, ahol B a 2000-es rangsor első osztályú versenyzői közül az MKK-ba dokumentumot leadott versenyzők száma)

Az MKK győztese a legmagasabb MKK rangsor-pontot elért versenyző lesz.

PR = 1000 * PS * SN * SV

10. Bármely dokumentum hiánya, vagy hiányossága, illetve késedelmes beadása esetén azt a Szakbizottság nem fogadja el.

A beérkezett eredményeket az MKK nyíltabbá tétele érdekében folyamatosan feldolgozzuk és közzétesszük. Az MKK éves összesítését a MADÁRTOLL decemberi számában közöljük. Óvási határidő az adott teljesítmény közzétételét követő 14. nap. **Óvási díj 3000 Ft.**



Rakendroll a hidegfronttal avagy légifolyosó a büszkeségtől a tapasztalatig...

Március idusa egy kies starthelyen, délután három óra. Az időjárás: két hidegfront közötti „csend”: hármás, jó irányú szél, bőhöm befújások jönnek föl a 200 méteres domboldalon. Meg jómagam: Magyar Bertalan tízórás növendék.

Elsőnek startolok, a soron következő befújás előtt egy pillanattal; bele a termik közepébe. Előre repülve is emelkedem, mint a lift; egy-két perc és +50 méteren vagyok. Alapra trimmelek, ingázni kezdek, jó száz méter széles az emelőtér, el se tudom tolni. A termik kicsit dobál, Minoám harmonikázik, hajtogatja a füleit, de nyugodtan teszi a dolgát, pedig épp az alsó harmadban terhelem csak.

Nagyon jól érzem magam.

Már a hegytető van alattam, a magasság talán +250. Az emelés egyre jobban ráz, míg nem kapok egy feles csukást. Megfogom, épp csak hogy eszembe jut, hogy ez volt az első nagyobb spontán csukódásom. Kirepülök a falu fölé, de nincs termik, mindet a hegyre fújja a szél. Hátszélben vissza – Sanya már fölszállt, a nívóban mókol – megfogom az előbbi termiket, kiingázom megint, becsuk, kirendezem – mint a nagyok. Negyed órája repülök – az eddigi rekordom huszonöt perc. Sanya nem jön utánam, a hegytető fölött pár méterrel lejtőzik. Lackó is fölszállt.

Most a gerincet tapogatom, le is jövök névóra, sebaj: ott az én külön termikem. Girhelés közben konstátálom, hogy erősödik a szél; szépen jön a front, el is határozom: ha eléri a Napot, leszállok. Inga, csukás, tiktakolás a tető fölött; meglesz az egy óra!

Közben Lackó úgy eltűnik, mint a kámför. Sanya meg leszállt a hegytetőn, egy kis bokorról makramézik – még mindig nem fog fel, hogy valami történik...

A termikbánya, negyedszer. De már nagyon ráz, az ernyő bolond táncot jár előre-

hátra, megfogom – s ahogy lenézek, sehol a lejtő, hanem rohanva hátrál az erdős gerinc.

Trimm föl! Tolat tovább. A lábgyorsító valahol a betülő alatt lengedezik – eddig nem kellett... Eszembe se jut, hogy fület csukjak. A magasságom nyolcvan, megpördülök, pucolás innen! Két nagy leszálló is van a hegy háta mögött, villámgyorsan „felépítem” magamban mindkettőt; közben várom a rotort, de nem kap el. Phúú! Már túl vagyok a hegyen, látom Lackót a bozotos szélén; ide tűnt hát el. 50 méter a magasság, átrepülök egy fassorral szegélyezett földút fölött, bal fordulót kezdek, hogy szébbe álljak a leszálláshoz.

Na, ott volt a rotor.

Lezökkenek balra, fölnezek, sehol az ernyőm kétharmada. Robinzonáddal jobbra vetődök, s közben bokáig húzom a bal féket – a Minoa kirobban és száguld tovább a hátszélben, egyenest a másik vészleszálló felé. Vagy húsz métert zuhanhattam, de még elég a magasság; már nem törődöm a hátszéllel sem. A mező sima, mint az asztal, pattanok rajta egyet a betülő nemesebbik felével, aztán megállok ülve, mint a keljfeljancsi. Nem lehet egészen magamnál: megnézem az órát. Negyven perc. Ezalatt több tapasztalatot gyűjtöttem, mint az eddigi másfél év alatt...

Például, hogy fontosabb figyelni, mint az egyórára hajtani; necces időben meg pláne. Hogy ha tapasztaltabb társam leszáll, az nem feltétlenül annak a jele, hogy én vagyok az ügyesebb. Hogy a gyorsító nem dísznek van stb. Persze, ezt mind elmondták anno...

S legfőképpen: ha már összejött a rakendroll, utána ne várj sokat a repüléssel. Én két hétig voltam büszke magamra. Aztán elmentem repülni megint. És úgy féltem a starthelyen, ahogy még soha repülés közben. Három üzemnap, és oktatóm minden pedagógiai érzelme kellett, hogy újra jól érezzem magam a levegőben. **Berci**

Égi tűnemények

Írta: **Andreas Walker**
Forrás: **Gleitschirm 1997/10***
Fotó: **Andreas Walker**
Szabó Péter
Szabóné Koleszár Edina
Fordította: **Szabóné Koleszár Edina**
Lektorálta: **Szabó Péter**



Gyakran két szivárvány is látható egyszerre, egy belső, határozottabb (primer), és egy külső, halványabb (szekunder) szivárvány. A primer szivárványnál a

vörös szín van belül, a kék pedig kívül. A szekunder szivárvány esetében fordítva helyezkednek el a színek, a két szivárványban a vörös színű sávok tehát egymást követik.

A Hold is létrehozhat szivárványt. Egészen gyenge fényviszonyok mellett az emberi szem a színeket nem észleli, sőtétben az adott objektumot ezért fekete-fehérben látjuk. A Hold által létrejött szivárvány számunkra ezért fehér gyűrűnek tűnik az éjszakai égbolton. Színes filmen ellenben jól láthatók a szivárvány színei.

A természetben nagyon sokféle színjelenség létezik, melyek a fény törése, elhajlása, visszaverődése, szóródása által keletkeznek. A fehér színű napfény különböző színekre bontható. Az időjárási jelenségek egy része szimmetrikus képződmény, például egy gyűrű a Nap körül, vagy a nappal átellenben. Egy részük nagyon gyakori, mások olyan ritkák, hogy talán egyszer az életben van alkalmunk megtapasztalni valamelyiket.

A szivárvány

A természet egyik legszebb és legismertebb színjelensége a szivárvány. Keletkezése a fény törésére vezethető vissza. Az esőcseppek az üvegprizmához hasonlóan spektrális színeire bontják a fényt: vörösré, sárgára, zöldre, kékre és ibolyára.

Általában akkor figyelhető meg szivárvány, ha egy pontszerű fényforrásból a fény vízcseppecskékre hull. A természetben ez akkor következik be, amikor esőfüggönyre, vagy másmilyen vízcseppekre (pl. vizes cseppjeire) napfény esik. Ilyenkor a Nap a hátunk mögött, a szivárvány középpontja pedig pontosan a Nappal szemben van.



Primer és szekunder szivárvány. Ha a napfény vízcseppek függönyére hull, akkor megtörik, és a fénytörés két szivárványt hoz létre – ezek közül a primer szivárvány az élénkebb, a szekunder a gyengébb, a színek sorrendje pedig fordított

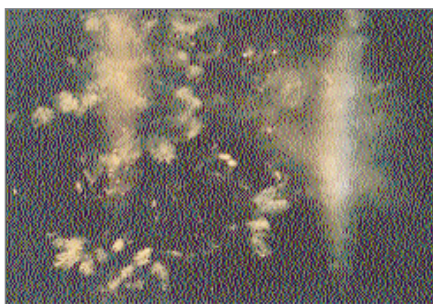
* A fordítás közzétételéhez a Gleitschirm Magazin szerkesztősége írásban hozzájárult. (Thermik Verlag, Linzer Straße 35. A-4614 Marchtrenk; tel: ++43 (0) 7243/54392-0; fax: ++43 (0) 7243/54392-22). További sokszorosítás csak a szerkesztőség és a fordító írásos beleegyezésével lehetséges.

A Hold-szivárvány jelenségéről Fridrich Schiller *Tell Vilmos* című darabjában hallható egy részlet.*

„Ja wahrlich!
Ein Regenbogen mitten in der Nacht!
Es ist das Licht des Mondes, das ihm bildet.
Das ist ein seltsam wunderbares Zeichen!
Es leben viele, die das nicht gesehen.
Es ist doppelt, seht, ein blässer steht
darüber.”

„Valóban
Szivárvány az éj közepén!
A Hold fénye szülte.
Különös, csodás jel!
Mennyi ember nem látja.
Nézzétek, egy sápadt gyűrű öleli körül.”

Érdekes, ahogy a szivárvány sápadt színéről ír a részlet, ami a gyöngye fény miatti fekete-fehér színészlelés eredménye. A „Nézzétek, egy sápadt gyűrű öleli körül” sor pedig egészen világosan utal a szekunder szivárványra.



Két szivárvány. A képen két szivárvány látható. A (jobb oldali) színes szivárványt a Telihold hozta létre, míg az egyszínű, narancssárga szivárványt egy nátriumgőzös utcai lámpa

A szivárvány rádiusza csak szögekben

fejezhető ki, mivel a megfigyelő szemzőgéből nézve csak egy „látható átmérője” van. A „mérete” hosszúsági mértékegységekkel nem adható meg, mert a „távolsága” nem mérhető meg. A belső, élénkebb primer szivárvány 40-42 fok hajlásszög alatt látszik, a külső, halványabb, szekunder szivárvány pedig 51-54 fok alatt. A szivárvány képe a fényre hulló esőcseppek miatt alakul ki; a megfigyelő helyzetváltoztatásával a szivár-



Kör alakú szivárvány. A szivárvány – függetlenül attól, hogy a Nap által megvilágított eső milyen messze van tőle – 42 fok hajlásszög alatt látszik

vány helye is változik.

Fényvisszaverődés jégkristályokról – a halojelenségek

A Napot és a Holdat olykor fehér, vagy ritkábban halványan színes gyűrű övezi, amely magas szintű, jégkristályokból álló felhőkben jelenik meg. A magas szintű felhőkben lévő jégkristályok a fény törésével és visszaverésével hozzák létre a halót. A halo színes vagy fehér ív, fényfolt, vagy pont, amely bizonyos feltételek bekövetkezte esetén látható az égen. Halojelenségek legtöbbször melegfront betörésekor észlelhetők, ezért a rossz idő előfutárainak is tekinthetők. A halojelenséget okozó jég-

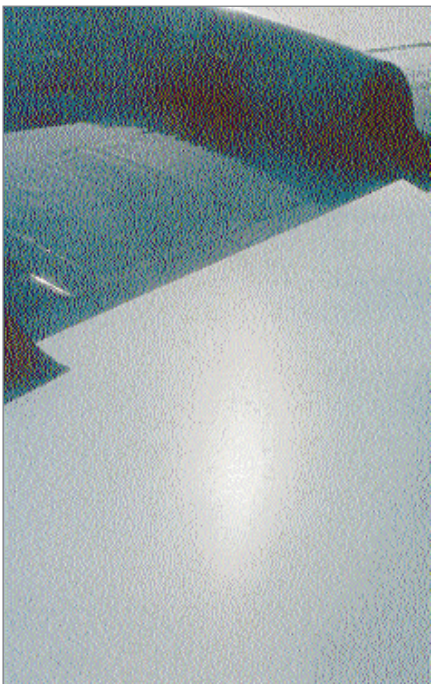


A halo különböző részei. A halojelenségeket hatszögletű jégkristályokból álló cirrusfelhők okozzák, melyek megtörik, és visszaverik a fényt. Van, amikor más halo-részek is megjelennek, mint például ezen a képen: egy 22 fokos halo két melléknappal (jobb és bal oldalon) illetve egy fordított ível (főnt). A kép bal felső részén egy 46 fokos halo egy részlete is felismerhető



Ködszivárvány. Ha a megfigyelő a Napnak háttal áll, és úgy néz a ködfalra, akkor egy fehér színű ködszivárványt láthat, amely nagyjából kétszer olyan vastag, mint a hagyományos szivárványok. Mivel a köd víz-cseppecskéi nagyon kicsik, létrehozzák ugyan a szivárványt a fény törése által, viszont a kis méretük következtében a szétszórt spektrális színekből újra fehér színű fény keletkezik, amelyet ködszivárvány formájában észlelünk

* Elnézést a durva fordításért. Hálás lennék, ha valaki eljuttatná hozzám az eredeti magyar nyelvű műfordítást (felhout@mail.digitel2002.hu). (a fordító megjegyzése)



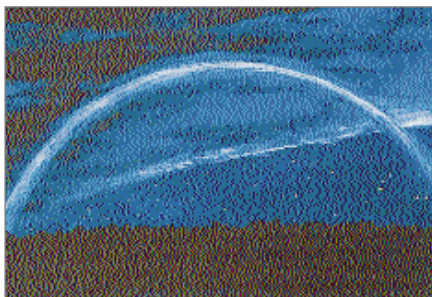
Álnap. Amikor egy repülőgép cirrusfelhőben repül, gyakran megfigyelhető az álnap jelensége. Ez a jelenség a köd-szivárványhoz hasonlítható. A földről szinte sohasem látható, mert normál esetben a horizont eltakarja

kristályok elsősorban cirrusokban fordulnak elő. A megfigyelő a szivárvánnyal ellentétben itt közvetlenül a fényforrás felé fordulva látja a jelenséget, és a halo középpontjában maga a fényforrás áll.

A (primer) szivárvánnyal ellentétben a színek fordított sorrendben jelentkeznek, vagyis a vörös szín található az ív belső oldalán és a kék a külsőn. A halo gyakran csupán fehér gyűrűként észlelhető a Nap vagy a Hold körül. Csak a legegyszerűbb jégkristályformák – hatszögletű lapok vagy szálak – esetében keletkezik halo. Ezek a kristályok lassan születnek meg. Gyors jégkristályképződésnél a kristályok felülete nem elég finom. A halók leggyakoribb fajtája

egy gyűrű a Nap – vagy a Hold – körül, és átmérőjét 22 fok alatt látjuk. A halónak még számos más komponense létezik, melyek viszont elég ritkák. Összetett halojelenség akkor keletkezik, ha egyidejűleg több típusú jégkristály van a felhőben.

A történelem során feljegyeztek néhány híres, gyönyörű halojelenséget, mint például a petersburgi, 1794-ben megjelent halót, vagy a stockholmi, 1535-ös halót, amelyet a stockholmi Storkyrke-ban található képen örökítették meg.



Holdszivárvány. A holdszivárvány művészi ábrázolása, ahogy az emberi szem látja. Mivel szemünk gyenge fényerősség mellett fekete-fehérben látja környezetünket, a Hold által létrehozott szivárványt fehér gyűrűként észleljük



Égi nyolcas. Egy 22 fokos halo és egy horizontális gyűrű. A horizontális gyűrű átmérőjét a Nap zenitje határozza meg. Amikor a Nap magasan áll, ez a gyűrű kisebb, mint alacsonyabb Nap-állásnál. A fotó dél körül – tehát a Nap legmagasabb állásakor – készült. Ebben a helyzetben legkisebb a horizontális gyűrű. A 22 fokos halóval egy 8-ast alkotnak

A fény elhajlása a vízcseppecskéken – az aureola*, a szíkoszorú, a glória és az irizáló felhők

Ha egy fénysugarat egy szűk résen keresztül juttatunk át, és a rés mögött egy ernyőre vetítjük, akkor több világos és sötétebb sugár keletkezik, amelyek a középponttól távolodva egyre gyöngülnek. Ez a fény elhajlásának jelensége**. Mivel a hosszú hullámhosszú fény (a vörös) erősebben hajlik el, mint a rövid hullámhosszú (a kék); a fény újra színkomponenseire bomlik.

A vízcseppecskék is képesek elhajlítani a fényt. Egy azonos méretű vízcseppecskéből álló, nem túl vastag felhő is elhajlíthatja a fényt, az önálló vízcseppecskékhez hasonló módon. Az eltérített és rétegzett fény mennyisége ebben

az esetben nagyobb. A természetben a felhőben található vízcseppecskék főként akkor hozzák létre a fényelhajlás jelenségét, ha azonos méretűek és eloszlásuk egyenletes. Ilyenkor jön létre az aureola és a szíkoszorú jelensége a Nap vagy a Hold körül, az irizáló felhők jelensége a Naphoz vagy a Holdhoz közel, illetve a glória, amely a Nappal ellentétes oldalon jön létre.

Az aureolák és a szíkoszorúk

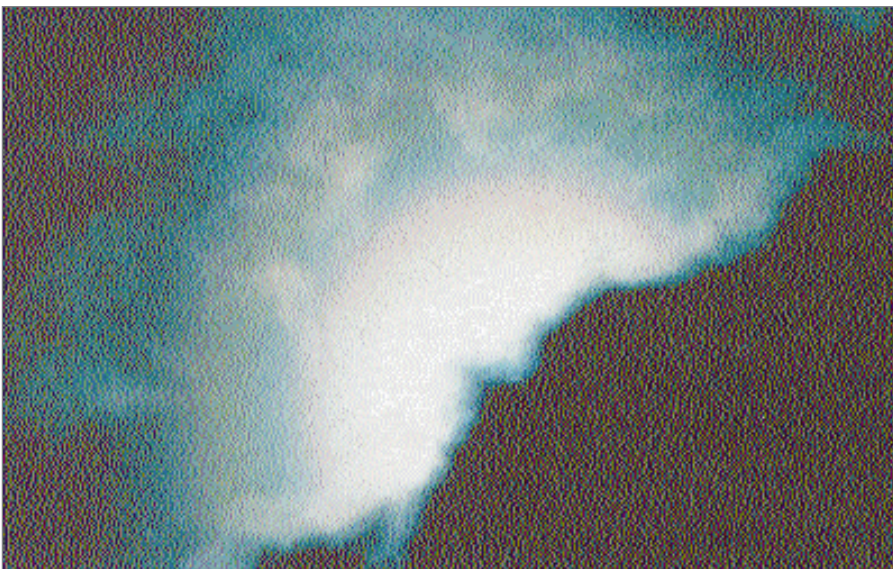
Vékony felhőkön keresztül a Nap vagy a Hold általában szintelen körfeltűletnek látszik halványan narancssárgás színű gyűrűvel övezve. Ezt a jelenséget az okozza, hogy a fénysugarak elhajlanak a felhő vízcseppecskéin. Aureola a jelenség neve. Bizonyos feltételek megléte esetén



Glória. Ha a felhő vízcseppecskéibe nézünk úgy, hogy a Nap a hátunk mögött van, a Nappal átellenben a fény elhajlása miatt glóriát láthatunk. A glória a szíkoszorúhoz hasonlít, és hasonlóképpen, mint a szíkoszorú, a felhőben található vízcseppecskék miatt jön létre. Főként akkor figyelhető meg jól ez a jelenség, amikor alacsonyan repülünk egy felhőréteg fölött. A Nappal ellentétes oldalon jön létre a glória, középeben pedig a repülőgép árnyéka látható

* = fénykoszorú, napudvar, holdudvar (a fordító megjegyzése)

** = diffrakció (a fordító megjegyzése)



Színkoszorú. Amikor a Nap átsüt egy nagyjából azonos méretű, megfelelő nagyságú vízcseppekből álló felhőn, létrejön a fényelhajlás jelensége, mely során a fény a színtelepekre bomlik. A Nap körül színes gyűrűk – színkoszorúk – keletkeznek

az udvart több, színes gyűrű – színkoszorú – öleli körül. Belülről kifelé haladva a színek: viola, kék, zöld, vörös. Ezek többször is ismétlődhetnek. A Naphoz illetve a Holdhoz tehát a viola színű gyűrű van legközelebb, a vörös pedig legtávolabb. A felhő vízcseppecskéinek méretétől függ



Irizáló felhők. A felhők egy-egy része olykor tündöklő, az igazgyöngy, vagy a kagylók felületének színéhez hasonló színekben játszik. Ezt a jelenséget is a fény elhajlása okozza, és a színkoszorúval van rokonságban. Különböző méretű vízcseppekből álló felhők esetén jön létre

az egyes gyűrűk rádiuszának mérete. A színes gyűrűk akkor a legszebbek, amikor a cseppek azonos méretűek.

A legszebb színkoszorúk főként telihold, vagy majdnem tele Hold körül láthatók, annak ellenére, hogy előfordulásuk sokkal gyakoribb, mint a Nap körül megfigyelhető színkoszorúk. A Nap fénye olyan éles, hogy a koszorú színpompáját elnyomja a ragyogó fényözönével. Ha viszont a vékony felhő mögé bújít Napot sötét üvegen keresztül nézzük, vagy egy nyugodt vízfelületen (például egy tócsában) nézzük a tükörcépét, akkor láthatóvá válnak a színek.

A glória és a brockeni kísértet

Ha valaki a Napnak háttal állva kiáll egy hegygerincre úgy, hogy az árnyéka egy ködfalra esik, akkor a ködöt alkotó vízcseppecskék fény-elhajlító hatása miatt színes gyűrű – glória – alakul ki a fej árnyéka körül. Úgy néz



A hegy árnyékát a nyugvó Nap fénye vékony rétegfelhőre vetíti. A földről nézve bizarr árnyjáték látható az áttetsző rétegfelhőn

ki, mint egy színkoszorú. Mivel a ködre az árnyékunk általában elnagyoltan vetül, és kísérteties hatást kelt, ez a jelenség „brockeni kísértet” néven vált ismertté.

A glória kialakulhat repülőgéppel, vagy siklóernyő körül is, szabályos cseppecskékből álló felhőrétegen. A repülőgép vagy a siklóernyő árnyéka a glória közepén jelenik meg.



Alpesi fény. A kelő, vagy nyugvó, égővörös Nap nagyrészt vörös színű fényvel világítja meg a hegyeket, létrehozva ezzel az alpesi fény jelenségét

A fényszórás – az ég kékje és az alkonyati színkavalkád

Földünket gyakran nevezik kék bolygónak. És ez így is van. A világűrben nézve a kék szín egyértelműen meghatározónak látszik Földünkön. A Föld légköre az oka ennek, amely a rövid hullámhosszú, kék színű fényt szórja a legerősebben.

Amikor a napfény áttör a légkörön, a levegőmolekulák és a porrészecskék megszórják. A rövid hullámhosszú (kék) fényt erősebben, a hosszú hullámhosszú (vörös) fényt gyengébben. Mivel a világűr fekete, a Föld atmoszféráját, vagyis az eget kék színűnek látjuk.

Alkonyatkor a fénysugarak egyre hosszabb utat tesznek meg a légkörön keresztül. A fény szórása ilyenkor egyre jelentősebb mértékű, és az ég kékje után megjelenik a spektrális színek sora: zöld, sárga és végül, naplementekor a vörös.

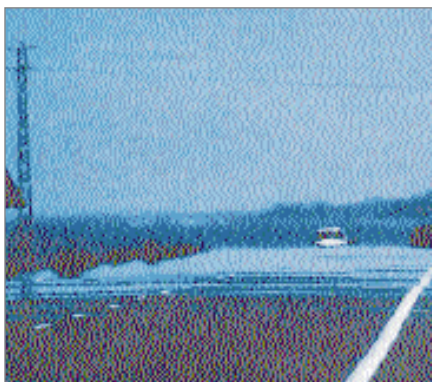
Míg számunkra az ég kékje magától értetődő és mindennapi dolog, addig

más bolygókon az ég egészen más színű is lehet. A Mars vékony, széndioxidból álló, gyakran a heves viharok által a magas légrétegekbe kerülő, vastartalmú porrészecskéket tartalmazó atmoszférája például vörös.

Ha a levegőben nagy méretű részecskék (pl. vízpára vagy jégkristályok) találhatóak, azok a fény minden összetevőjét szétszórják, sőt, visszaverik. Ilyenkor az ég fehér. Szép idős napokon ezért látunk fehér felhőket úszni a kék égen.

Andreas Walker

Aki mélyebben szeretne foglalkozni a felhőkkel és az időjárással, Andreas Walker *Zeichen am Himmel, Wolkenbilder und Wetterphänome richtig verstehen* című könyvében alaposabb betekintést nyerhet a témába. (Birkhäuser Verlag, Basel, 252 oldal, 72 színes és 162 fekete-fehér képpel. Ára: 52 FFr (volt 1997-ben).



Délibáb az út fölött. Amikor a napsugárzás a talajt extrém módon felmelegíti (pl. a sivatagban, vagy egy aszfaltút fölött), akkor a talaj fölött több, eltérő hőmérsékletű levegőréteg alakul ki. Ezek eltérítik a fénysugarakat. Ez tükröződésekhez vezet, ami miatt olyan tárgyak is láthatóvá válnak, amelyek a valóságban nincsenek is ott. Ilyen jelenség figyelhető meg a sarkvidékeken is, a „melegebb” tengervíz felett. Az aszfaltút fölött kialakuló forró levegő gyakran okoz délibábot. Ilyenkor olyan az aszfalt, mintha nedves lenne. A valóságban az ég kékje tükröződik ilyenkor



Alkonyati színekavalkád. Amikor a Nap leszáll, a hosszú hullámhosszú fény szóródása kap egyre nagyobb szerepet. Az alkonyati színekavalkádban a fény teljes színspektruma megjelenik: a kék, a zöld, a sárga és a vörös

Miért is „B” a B-gyakorlat? Jól oktatjuk a különleges repülési helyzeteket?



A siklóernyők különleges repülési helyzeteiről sok írás olvasható, mégis úgy érzem, hogy van még mit beszélni róluk. Nem is magukról a csukásokról és csukódásokról szeretnék most írni, hanem ezek elhárításának oktatásáról. Ezen a területen is fejlődünk kell még. A csukódások közül is kiemelem a féloldalas csukódást, ami a leggyakrabban előforduló csukódásunk és biztosan a legtöbb baleset forrása is.

Sokan úgy érzik, hogy nagyon jól tudnak már repülni. Sok kezdő vagy frissen frissen pilóta-jogosítást szerzett társunk kacérkodik a fullstall vagy a negatív forduló kipróbálásának gondolatával, vagy vágyakozva olvassa, nézi a loopingról, az akrorepülőkről szóló híradásokat. Emellett évről évre sokan sérülnek meg a féloldalas csukódás következtében és gyanítom, hogy van átfedés a két csoport között. De ennek az ellenkezője sem sokkal jobb, aki azt mondja, hogy ő fél megcsinálni a különböző „kunsztokat”, ő úgy is csak hobbipilóta, majd nem repül durva körülmények között. Pár év szerencsés repülés után ugyanis, könnyen lehet, hogy úgy fog dönteni: ő most már egy öreg, tapasztalt pilóta, megérdemelt egy jó ernyőt, és vesz egy DHV 2-3, vagy 3, vagy még rosszabb szárnyat. Nem a repült évek számítanak, bár az is fontos.

Sokszor felmerül bennem: Biztosan tudjuk kezelni ezt a csukódást? Jól megtanítottuk rá a növendékeinket? Reflexszerűen bennük van az elhárítás képessége? Vagy csak megcsináltak egyet-kettőt úgy-ahogy, és nagyot fújva, hogy túl vannak rajta, tartják a repülési naplójukat: írjuk be a pilóta-jogosítást? Az az ér-

zésem, hogy van még mit tökéletesítenünk a kiképzésen. Az első lépés az, hogy gondolkodjunk el ezen. Ezt szeretném segíteni ezzel a kis írással, bemutatva a saját módszereimet.

Leszögezem az elején, hogy én a témát most nem gazdasági szempontból nézem, hanem kizárólag szakmai szempontok szerint. Ez ugyanis nem mindegy. Sok oktatótársammal ellentétben, én kissé sajátos véleménnyel vagyok a B-gyakorlatok oktatásáról. Kiváló eszközök tartom erre a feladatra a csörlést. Hazai pilóták ritkán jutnak el olyan körülmények közé, ahol víz fölött, magasan, szervezett körülmények között gyakorolhatnak, ezért ezt itthon kell elérhetővé tennünk, csörlésből, föld fölött. Ettől függetlenül is az a véleményem, hogy itthon kell megtanulni repülni, és ha valaki már képből van, akkor menjen a magas hegyek közé. Ez mindig eszembe jut, amikor látom a csetlő-botló, néhány magasstartos embereket küszködni a nem könnyű repülési feltételek között, egy-egy magas, külföldi hegyen.

De térjünk vissza a föld fölött, csörlésből végzett B-gyakorlatokra. Ennek perze megvan a plusz kockázata, amit csökkentenünk kell az alapos előkészítéssel. A víz fölötti gyakorlás, amellyel, hogy egy esetleges vízbeesés károsíthatja a felszerelésünket, még azzal a hátránnyal is járhat, hogy hajlamosabbá teheti az oktatókat és a pilótákat is a „lazaságra”, mondván: legfeljebb majd vízbe esik...

Nem vagyok továbbá híve a „rádiótávírányításos” B-gyakorlat gyakoroltatásnak sem. Eleinte talán még lehet hasznos szerepe, de később mindenkép-

pen károsnak tartom. Leszoktatja ugyanis a pilótát az önálló gondolkodásról. Ez a lehetőség is magában hordozza a „lazaság” veszélyét: nem kell megtanítani mindenre, úgyis ott lesz nála a rádió, majd segítke neki. Nem nagyon láttam még olyan oktatót (ettől persze még lehet), aki rádiót használva vissza tudja fogni magát, és csak a feltétlenül szükséges esetekben irányítja a növendékét. Nehéz megállni, ezt én is tudom saját tapasztalatomból. Pedig sokszor többet tanulna a pilóta, ha elkövetné azokat a kisebb hibákat, amiktől az időben odarádiózó oktatója így megóvjá. Szerintem egy pilótajelöltnek a földön kell annyi tudást elsajátítania, hogy fönt már ne legyen szüksége az oktatója tudására, hanem egyedül is megoldja az adódó helyzeteket. A pilótává váláshoz követelmény az önálló helyzetfelismerés és a döntéshozatal képessége. Nem mondom, valóban egyszerűbb rádióval lediktálni neki, mit csináljon; mint megtanítani neki, hogy magától is tudja. De utána már egyedül fog repülni, nem lesz az oktató a rádió másik végén. A pilótajelöltnek önállóan kell felismernie az egyes helyzeteket, tudással kell rendelkeznie a teendőket illetően, gyorsan helyes döntéseket (vagy azok sorozatát) kell meghoznia, majd végre kell hajtania a döntéseit, és értékelnie kell az eredményt (visszacsatolás az elejére).

Abban a (biztos mindenki által videón vagy interneten már látott) esetben, amikor egy (szerintem A-vizsga szintű tudással rendelkező) pilóta fullstall vagy negatív forduló elvégzése után, icipicit beakadt (kb. 50-100 cm-es beakadás) szárnyvéggel laposan köröz a tenger felé, miközben az oktatója folyamatosan könyörög neki a rádióban, hogy fogja meg az ép oldalt, valami ellentmondást érezek. Aki nem tud lekezelni egy ilyen banális esetet (végül lassan, változatlan szárny-

nyal a vízbe körözött), az mit szeretne elérni a fullstall vagy a negatív forduló végrehajtásával? Valószínűleg nincs is semmi célja (de az oktatójának sincs?), egyszerűen rábeszélésként, hogy ez jó buli, próbálja ki. Gond nem lehet, mert rádióval irányítják (amíg hallja!, mert ha beindul a rock and roll, akkor hamar megszakad a kapcsolat), és legfeljebb a vízbe esik (ha nincs pechje). A parton állók és a videót nézők jól szórakoznak. De mit tanult belőle a pilóta? Megtanulhatott, mondjuk, félni. Meg nem bízni a technikában. Ezek aztán hamar kiütik majd ebből a sportból. Hát, így is lehet, de, hogy érdemes-e, azt már kétlem.

Nem véletlenül a „B” gyakorlatok a B-gyakorlatok. A frontstall egy gyakran előforduló, technikailag könnyű, inkább lélektani jelentőségű gyakorlat. A fülcsukás és lábgyorsítózás már gyakorlatot igénylő és nagyon fontos manőver. Ezt én szívem szerint már A-gyakorlattá minősíteném, ennek tudása nélkül lejtőrepülni könnyelműség. A B-stall szintén olyan „mentőeszköz”, aminek mindenki tarsolyában ott kell lennie. A merülőspirállal fontos megismerkedni, hogy egy szándékolatlan esetben ne essen pánikba a pilóta a szokatlan érzések (pörgés, sebesség, terhelések) hatására, és gyorsan meg tudja tenni a szükséges ellenlépéseket. A féloldalas csukás a legfontosabb gyakorlat. Ha ezt nem jól oktatjuk, akkor csak a jövő sérültjeit szaporítjuk. Tapasztalatom szerint nagyon hanyagoljuk a célraszállást, mint mellékes dolgot, pedig szintén fontos követelmény. Ez egy nagyon fontos és nehéz feladat. Nem is megy jól, csak keveseknek. A rossz célraszállási képesség sok pilóta és felszerelés sérüléséhez vezetett már eddig is.

Szívem szerint B-gyakorlattá tenném a gyakorló mentőernyő nyitást is. Ez valószínűleg a tapasztalatok hiányából faka-

dóan került be a C-elemek közé, és ezzel csak a mentőernyő-fóbiát erősítjük. Mindenképpen fontosabb lenne a gyakorlása, mint a fullstall és a negatív forduló próbálgatása. A gyakorló mentőernyőnyitás persze csak alapos (elméleti és gyakorlati) földi előkészítés után, megfelelő felszereléssel valósítható meg. A föld felett végzett vagy végeztetett B-gyakorlatokat azonban minden esetben meg kell előznie legalább egy alapos földi mentőernyő használati oktatásnak (elmélet, gyakorlat, dobási próbák, hajtogatás, földterései technikák stb.). Ennek hiányban felesleges kockázatokat vállalunk.

Alapszabálynak tartom, hogy csak a feladatra érett (tehát megfelelő előképzettséggel, repült idővel, légbiztonsággal és elméleti ismeretekkel rendelkező) személyt engedjünk fel B-gyakorlatokat kezdeni. A jó kiegészítő felszerelések egy mondatnál nem is érnek többet, annyira természetesnek kell lenniük (beülő, protektor, bukósisak, kesztyű, bakancs, mentőernyő, zsinórvágó, stb.). Fontos a fokozatosság betartása mind a gyakorlatok nehézségi sorrendjében, mind a kupola kategóriáját illetően is.

A pilótáktól meg kell követelnünk a szoros idő- és magasságtudatot. Az oktatón ezen feladatok végeztetése során nem tűrhet meg fegyelmezetlenséget. Ha azt veszi észre, hogy valaki még éretlen a feladatok végrehajtására, azt a személyt vissza kell léptetnie az előző képzési szintre.

Nekem az évek során összegyűlt némi tapasztalatom ezen a területen is, és kialakítottam egy bevált tematikát, módszert. A növendéknek jó időben, már az A-tanfolyam során, rendelkezésére bocsátom a megfelelő szakirodalmat, melynek segítségével elkezdheti az ismerkedést ezekkel a helyzetekkel. Ezt kiegészítem szóbeli konzultációkkal és videószelvényelemzésekkel is. Ezzel a témával

ismerkedni kell, le kell ülepednie az ismereteknek. Nem tanulhatóak meg pár óra idő alatt. Bemagolni persze lehet, de az nem sokat ér, itt nem erről van szó. Az oktatónak meg kell találnia a helyes arányt, hogy a növendék ne becsülje alá ezeket a helyzeteket, de ne is alakuljon ki benne indokolatlan félelem ezekkel szemben. Ehhez hónapok kellenek.

A B-gyakorlatokból vizsgázni kell a pilótajelöltnek. Én felszállás előtt közvetlenül (már beöltözött helyzetben, startra készen), egy utolsó kikérdezéssel ismét vizsgáztatom a növendéket az előtte álló feladattal kapcsolatos legfontosabb tudnivalókról. Minden esetben kitérve a vészhelyzetekre, a speciális esetekre, a magassági határokra, és a mentőernyő használatra is. Ezek után önálló feladatvégrehajtást kell bemutatnia.

Minden ilyen képzés előtt az oktató iratlan kötelességének tartom felajánlani azt, hogy a növendék felszerelésével felszállva bemutatja a megkívánt feladatokat. Ezzel (akár igényli a növendék a bemutatót, akár nem), megnyugtatja őt. Megnyugtató számára, ha látja: a felszerelése nyugodtan, barátságosan viselkedik, és végrehajtható vele a feladat, amire vállalkozik.

Először egy-egy felszállásból egy-egy gyakorlatot végeztetek el, de azt többször egymás után, amíg a magasság engedi. A következő felszállások során mindig 2-2 gyakorlatot végeztetek felváltva, amíg a magasság elegendő. Ez nem köti le túlzottan a figyelmét, de váltogatnia kell fejben és egy teljesen más feladatra koncentrálni, majd ismét visszatérni az előzőhöz. A pilóta személyétől, a körülményektől (pl.: magasság), függően előfordul, hogy egyből a kétgyakorlatos változattal kezdünk. Általában (a személytől is függően) fülcsukással kezdünk. Itt gyakoroltatni kell a fülcsukás közbeni lábgyorsítózást is (ezek

helyes sorrendjét), és a testsúlyáthe-lyezési irányítást is. Ezután a frontstall, B-stall, féloldalas csukás, merülősíral sorrendben haladunk. Akkor lépünk tovább egy következő gyakorlatra, ha az előző elfogadható szinten megy.

Szerencsés eset, ha rendelkezésünkre áll videókamera. Nagyon hasznos a felvétel utólagos elemzése.

Leszállás után közvetlenül, azonnal szükséges egy megbeszélés. Erre, ha nem is négy szemközt, de mindenképpen zavarmentes körülmények között kell sort keríteni, és rá kell szánni a szükséges időt. Mindig először a pilótát kérjük, hogy mondja el mi történt, mit csinált, milyen érzései, benyomásai voltak a repülés során. Fontos, hogy lássuk: képen van-e, tudja-e, hogy mi történt, felismerte-e az egyes helyzeteket, felismerte-e a hibáit. Ezáltal képet alkothattunk a pilóta kapcsolatáról a valósággal, az érzékelési és az önuralma szintjéről kritikus helyzetekben. Ha „lebénulás”, pánik, túlzott hiperaktivitás, stb. jeleit észleljük, gondosan járunk el a továbbiakban. Kérdezzünk rá a magasságokra és a süllyedési értékekre (az egyes feladatokat milyen magasan kezdte és fejezte be). Szoktassuk őt arra, hogy rendszeresen pillantson a magasságmérőjére, ezzel egy megfelelő magasságtudatot alakíthatunk ki benne. Kérdezzük meg az elfordulásai szögét, a repülési irányt az egyes pontokon. Ezzel megelőzhetjük azt, hogy a pilóta a feladatra koncentrálna „bezárkózzon”, és elveszítse a kapcsolatot a külvilággal (elsodródás, összeütközés veszélye stb.).

Ezután mondjuk el mi az elemzésünket. Először tekintjük végig az egész gyakorlatot, majd ragadjuk ki a részleteket. (Ha kell, készítsünk jegyzeteket a gyakorlat végignézése után.) Mindig először a dicséréssel, a pozitív dolgok kiemelésével kezdjük az értékelést. Ragad-

juk ki a részleteket, amiket jól végzett el az illető. Ezután következzenek a hibák. Hangsúlyozzuk ki, hogy az első alkalom során még nem várunk el tökéletes végrehajtást. Ennek ellenére világítsunk rá a legkisebb részletekre is, ahol hiba történt, vagy ahol további tökéletesítés lehetséges. Részletesen ismertessük a helyes végrehajtás módját. Az értékelést dicsérettel zárjuk, és biztassuk, lelkesítsük a növendéket a következő feladatra.

Az egyes gyakorlatokat a szükséges ismétlési számban kell elvégeztetni. Ez változó lehet, de legalább 5-5 végrehajtást kell jelentenie a megfelelő készségi szint eléréséhez. A repülési nap végén tartunk még egy megbeszélést, ahol foglaljuk össze, mennyit haladtunk előre és mik lesznek a következő feladatok.

A kiképzés célja az, hogy a pilóta képes legyen egy átlagos 350–450 m-es csörlési magasságból a teljes B-gyakorlatsort végrehajtani, hibátlanul, precízen, a megfelelő magassági korlátok betartásával, iránytartással, célrasszállással befejezve. Ennek a szintnek az eléréséhez általában nem elegendő egy-egy hétvége. Szükséges egy hosszabb kapcsolat az oktató és a növendéke között, ideális esetben a legelső siklóernyős lépésektől a pilótává válásig, vagy akár tovább is egy oktató, vagy egy oktatói közösség, csapat segítségével jut el a tanuló.

Írásommal nem azt szeretném mondani, hogy ez az egyedüli üdvözítő, egyetlen helyes megoldás, vagy módszer. Természetesen, ha megoldható és kifizethető a víz feletti gyakorlás, az egy plusz biztonságot ad (de ez nem jogosít fel senkit a nemtörődomségre, a hiányos oktatásra). Ha van rádió a kiképzés során, a megfelelő használata segítséget jelenthet. A fullstall és a negatív forduló végrehajtási is egy-egy fontos lépés az ember siklóernyős életében, és nem is haszontalanok, sőt fontosak, csak a meg-

felelő időben hajtsuk végre és megfelelő körülmények között.

Ha elérjük az eredményt, az önálló, helyes döntések meghozatalára és végrehajtására képes pilóták seregeinek képzését, akkor más módszer is jó lehet. Nekem ez bevált és úgy érzem, hogy az évek során jó pilótákat képeztünk. Szívesen olvasnám más oktatók módszereit is.

Kívánok oktató- és pilóta társaimnak sok-sok eredményes pilótavizsgát.

A féloldalas csukódás kezelése

Néhány gondolat: A féloldalas csukódás kivédésének a lényege az, hogy ne csak tudd, hogy hogyan kell azt tenned, hanem reflexszerűen rögzítsd a mozdulatokat az agyadban és az izmaidban. Ehhez nem elég egy-két csukást megcsinálni. Kell egy alapos tréning, ahol begyakorlod a különböző helyzeteket, megismered az ernyőd viselkedését. Ezután időnként fel kell frissítened a tanultakat.

Elméleti megközelítés: Mindig törekedj az ernyőd feletti uralomra. Az történjen, amit te akarsz. Az ernyő mindig abba az irányba menjen, amerre te akarod. Erre a testsúlyoddal és a fékekkel tudod kényszeríteni a kupolát. Ha egy szellőkés, vagy kis termikbuborék kifordítja az ernyőt a menetirányból, azonnal átbillented a testsúlyodat, és húzol egy kis féket a visszatérítéshez. Ha csukódás miatt következik be az irányeltérés, akkor is jár el a begyakoroltak szerint, vagyis mielőtt még egyáltalán felnéznél, hogy mi is történt, dőlj a megfelelő oldalra (a forduló külső oldalára), és segíts rá egy kis fékkel is. Tartsd az irányt. A szükséges fékezés mértéke csak gyakorlással tanulható meg. Ezután már nézelődhetsz, hogy mi a helyzet a kupolával, a fő veszélyt már elhárítottad. Ugyanis nem a féloldalas csukódás a veszélyes, azzal akár simán le is lehet szállni, a veszélyes a merülősíral, ami

akkor következik be, ha nem fogod meg a féloldalas csukódásokat.

A repülési stílusod szerepe: A testsúly döntő jelentőségű! Ne feledkezz meg róla. Tanulj meg testtel repülni, ne mereven ülj a beülődbbe, szorosra húzott diagonál hevederekkel, hanem billegj, mozogj együtt a kupolával, alkoss dinamikus rendszert vele. Ezzel a repülési stílussal megelőződ a csukódások nagy részét, mivel azok a zsinórzat belazulása miatt történnek. Ha lefelé mozdul az ernyő oldala, és Te egyenesen ülsz (mert tart a diagonál heveder), belazulnak a zsinórok és csukódik a kupola. Ha Te is lefelé mozdulsz, együtt a kupolával, a zsinórok feszesek maradnak.

Néhány gyakorlat

fordulók végrehajtása csak testsúllyal (kezek oldalt vízszintesen, „reptülő” tartásban);

féloldalas fülcsukás, csak testsúllyal megfogva, nyitás fékkel;

féloldalas csukás, megfogva testsúllyal és fékkel, iránytartás, lapos fordulók mindkét irányba, nyitás;

féloldalas csukás, csak testsúllyal megfogva (vagy lassítva a forduló), megtartás, majd nyitás fékekkel;

féloldalas csukás nem megfogva, lebillenve, ernyő viselkedésének megfigyelése, 360 fok elfordulás után beavatkozás, visszanyitás;

féloldalas csukás megfogva, minél gyorsabb visszanyitás;

intenzív heveder-lehúzással nagymértékű lecsukódás előidézése, megfogás (vagy fordulás lassítása), nyitás;

féloldalas csukás, megfogás, süllyedési sebesség ellenőrzése, nyitás

Néhány tanács

Csináld a saját ernyőddel.

Legyen egy tapasztalt oktatód, aki segít és irányít.

Mindig legyél tudatában a magassá-

godnak. Jegyezd meg a gyakorlat kezdő és befejező magasságát, a csukódás mértékét és formáját, a süllyedési értékedet, az elfordulásod szögének nagyságát.

A gyakorlások során mindig ügyelj arra, hogy gyakorlás előtt mindig fogd meg. Ne élj vissza azzal a helyzeti előnyöddel, hogy tudod mikor fog bekövetkezni a csukódás (mivel Te hozod létre azt).

Ha kevés zsinóros ernyő van, fokozottan számíts a szárnyvégbeakadásra.

Mielőtt elkezded gyakorolni, tanulj meg elméletben mindent a féloldal csukódásról (is), (a felületi terhelés változásáról, a sebességváltozásokról, a vészhelyzetekről).

Ismerd meg az ernyő paramétereit, DHV tesztjét, várható viselkedését. Esetleg kérj meg egy tapasztaltabb pilótát, próbálja ki az ernyődet, tesztelje le féloldal csukásban, mielőtt fölmész vele te.

Legyen egy (vagy két) jó mentőernyő nálad.

Ne végezz gyakorlatokat földközben, mindig hagyjál teret magadnak egy mentőernyő nyitáshoz.

Ha mennek a dolgok, akkor se bízd el magad, legyél mindig óvatos, kockázatkerülő pilóta.

Kellemes repüléseket kíván neked:

Gödöllői Szabó Péter

IV. Balaton „Sirály” Kupa Szezonnyitó könnyűrepülő verseny; UL Magyar Nemzeti Bajnokság – Balatonfőkajár, 2001. május 24–27.

A verseny rendezője: **Balatonfőkajári RK** Helye: **Balatonfőkajári repülőtér**
Igazgató: **Vörös Gyula**, Csajág község polgármestere
Fővédnök: **Dr. Bóka István** országgyűlési képviselő

PROGRAM:

Május 24.

12⁰⁰-16⁰⁰: versenyzők fogadása; **16⁰⁰-18⁰⁰:** szabad repülés;
18⁰⁰-19⁰⁰: versenyzői eligazítás

Május 25.

8⁰⁰-9⁰⁰: Sirály Kupa versenyfeladat ismertetése;
9⁰⁰-9³⁰: ünnepélyes megnyitó;
9⁴⁰-13³⁰: Sirály Kupa versenyfeladat-repülés
13³⁰-14⁰⁰: UL Nemzeti Bajnokság versenyfeladat ismertetés
14⁰⁰-18⁰⁰: UL Nemzeti Bajnokság

Május 26.

7³⁰-8⁰⁰: UL Nemzeti Bajnokság versenyfeladat ismertetés
8⁰⁰-13⁰⁰: UL Nemzeti Bajnokság
13³⁰-14⁰⁰: Sirály Kupa Versenyfeladat ismertetése
14⁰⁰- 18⁰⁰: Sirály Kupa versenyfeladat repülés
18.30- közönség-találkozó, közös vacsora a hangárban

Május 27.

7³⁰-8⁰⁰: Sirály kupa Versenyfeladat ismertetése

8³⁰-11⁰⁰: Sirály kupa versenyfeladat repülés

11⁰⁰- 1130: UL Nemzeti Bajnokság versenyfeladat ismertetés

11³⁰-14³⁰: UL Nemzeti Bajnokság

16⁰⁰-: Ünnepélyes eredményhirdetés

Nevezés a Sirály Kupára: SES együléses, SES kétüléses, UL merevszárnyú együléses, UL merevszárnyú kétüléses, siklórepülő (gyalogársárkány) kategóriákban lehetséges, az érvényes dokumentációk és jogosítások birtokában.

Nevezés az UL Nemzeti Bajnokságra: SES együléses, SES kétüléses, UL merevszárnyú együléses, UL merevszárnyú kétüléses kategóriákban lehetséges, az érvényes dokumentációk és jogosítások birtokában.

Nevezési díj a Sirály Kupára 5000 Ft/repülőeszköz (kétülésesben 8000 Ft), ez tartalmazza a kempingezési lehetőséget a repülőtéren, a térképet, fotókat, a szombati vacsorát a reptér és hangárhasználatot.

Nevezési díj a Nemzeti Bajnokságra 16000 Ft (kétszemélyes kategóriában 20000 Ft)

Nevezési határidő: 2001. május 21.

A nevezési díjat és a pontosan kitöltött nevezési lapot kérjük a megadott időpontig az alábbi címre elküldeni:

Vörös Gyula, 8163 Csajág Kossuth u. 46.

Nevezési lap igényelhető az alábbi telefonszámon: (88) 440-246, (30) 277-2545

A nevezési lap a nevezési díj csekkmásolatával együtt érvényes.

Sirály Kupa tudnivalók:

Díjazás: kategóriánként az első 3 helyezett tárgyjutalomban részesül. Amennyiben egy kategóriában ötnél kevesebb versenyző nevez, a rendező dönthet a kategória összevonásról.

Vontatás: a nevező sárkányok számának megfelelően SES vontató gépet a rendezők biztosítanak, de ha a nevezési határidőig a klubok bejelentik, hogy hoznak vontató pilótát, azt a rendező elfogadja.

Vontatási díj 6 Ft/m

UL Nemzeti Bajnokság tudnivalók:

Díjazás: kategóriánként az első 3 helyezett pénz és tárgyjutalomban részesül. Amennyiben egy kategóriában ötnél kevesebb versenyző nevez, a rendező dönthet a kategória összevonásról.

A verseny ideje alatt a rendezők a már megszokott módon 1000 Ft/fő/nap áron szállást tudnak biztosítani. Szeretettel várunk minden sporttársat és érdeklődőt!

Vörös Gyula
Balatonfőkajári Repülő Klub



Kedves Hirdetőnk!

Kérem, ha teheted, hirdetéseidet minden hónap 02-ig E-mailen keresztül juttasd el hozzám, vagy telefonon elérsz az esti órákban. Fizetni normál postai befizetési csekken lehet a következő címre küldve: **Amatőr Siklórepülő Egyesület 1192 Budapest Pannónia u. 4.** A csekk megjegyzés rovatába írd be „hirdetés”. Köszönettel:

Pinczés-Balog Attila
hirdetésszervező

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

WW Sport 167
gyalogos, jó állapotú
sárkányrepülőmet eladom,
vagy értékegyeztetéssel
korszerűbb, váltós
gyalogosárkányra cserélném.

Ára: 80.000 Ft

Tel.: 06-30-251-54-61
Bodnár Gábor

Vég- kiárusítás!



**Eredeti „goretex”
anyagból készült
overallok,
hegymászó kabátok és
mountainbike-os dzsekik
eladók!**

Csiga Sanyi
(06-20) 936-4507

(2/2)

Nyaraljon a horvát tengerparton!

**Olcsó nyaralási lehetőség
lakókocsiban,
50 m-re a tengerparttól,
a horvátországi Krk szigeten.
Bővebb információért kérem,
hívja a (20) 933-0877-as telefont!
Filipovics Attila**

(2/2)

**3 db motoros sárkány
Apolló típusú (kétüléses)
1 millió Ft/db
valamint 1 db UL eladó!**

A szárnyak:
18 nm, 21 nm, CX MD
Érdeklődni:
jakabszállási reptér
Tel.:30/2632109

2/2

RUMOUR
gyalogos sárkány
13 m² felületű
NAGYON BARÁTI
ÁRON ELADÓ!
(06-20) 9372-512
Borovszky
Gergely

CX-MD

motoros szárny
2000. VII. havi, négy órát repült
470.000 Ft-ért,
valamint
Rotax 377-es motor
250.000 Ft-ért
külföldi út miatt eladó
Tel: 06/62-460-384
Makra Zoltán

(2/1)

Eladó!

Egy NOVA XION 26
siklóernyő
Egy MOYES GTR
gyalogosárkány
Egy SENSOR S610
gyalogosárkány
Egy visszatérítő ber.
(mentőernyő) sárkányhoz
és egy siklóernyőhöz
Tel: 06-30-221-72-53
Pospiszel Gyula

Eladó
egy 5 éves,
20 órát repült
C15 motoros szárny

Tel.: (06-28)420-337
20 órától
Bede Tibor

5/2

ELADÓ!

Új **Moyes Lite Speed** árboc nélküli vitorla, gyári alkatrészekkel, **250 ezer Ft-ért**.
 Vonóhorogra szerelhető **lepörgős csörlő** robbanómotoros visszacsévével, 600 m kötéllel, **100 ezer Ft-ért**.
Airwave Woodoo 29 m²-es siklóernyő, újszerű állapotban, **90 ezer Ft-ért**.
C-160 Standard rádió tartozékokkal, **40 ezer Ft-ért**.
PZL magmérő, **14 ezer Ft-ért**.
PPP üvegszálas hátú heveder, 180 cm-es pilótának, **25 ezer Ft-ért**.
PPP beülő, **12 ezer Ft-ért**.
Tel.: (06-20) 3705-979, László Gábor

**C-19-es**

műszerezett sárkány

Molson motorral,
utánfutóval

350 ezer Ft-ért eladó

Tel.: (06-70) 219-0166

Füller Ferenc

**ELADÓ**

NOVA SPHINX 125CX

1996-os, 75-100 kg

DHV 2-3

100 ezer Ft

Tel.: (06-30) 268-1712

Flóri Péter



**Eladó egy
STALKER**

gyalogos sárkányrepülő!

**Hat éves,
nagyon jó állapotú,
nagyon keveset repült.
Írányára 90e Ft**

**Varga Ferenc
Tel.: 06-302-01-60-45
Mail: vafec@elender.hu**

2/2

CX-MD

motoros szárny eladó

1999 decemberi,
50 órát repült és sérült

ára 200 ezer Ft

Tel.: (06-20) 9435-233

Brókai József

**Pondró eladó!**

Airware Full Race

**2 éves, jó állapotú,
fekete speed arms-szal**

32.000 Ft

**Ujhelyi Balázs
(06-30) 962-6078**



Motoros sárkányrepülés kiképzésre már lehet jelentkezni. Elméleti felkészülést március elsejétől tartunk, gyakorlati oktatást időjárástól függően tavasztól kezdődően. Hétköznap és hétvégén egyaránt lehet. Csoportos jelentkezés esetén több sárkánnyal oktatunk és árengedményt adunk. Kiképzésedet akár egy-két hét alatt is elvégezheted. Ugyanitt eladó: variométer, magasságmérő, sebességmérő, átfolyásmérő és digitális műszer.

**Nimbus Repülőklub. Tel.: (06-30) 9316-182
www.nexus.hu/nimbuspa
Pamacs**

(3/3)

**C15-ös Racer GT**

**felműszerezett trike-kal
önindítóval, egyporlasztós,
3 órát üzemelt 503 motorral,
3 tollú sróffal,
építkezés miatt, sporttársi áron,**

sürgősen eladó

Tel.: (30) 9160-702

(3/3)



Kitűnő állapotban lévő

**motoros sárkányrepülő
eladó**

**APOLLO Racer Gt trike-kal, CX-M szárny,
503-as ROTAX duplagyújtásos,
két porlasztós,
3 tollú légcsavar,
másfél éves vitorla.**

**Ár: 1.100.000 Ft.
Tel.: (06-30) 946-6685
Mireider Imre**

**Eladó egy Apolló C15TN**

szárny, **Delta Jet** trike-kal;
Rotax 582 2V, áttétel 1:4, önindítóval;
6 tollú Ivoprop légcsavar; teljes műszerezettséggel, légcsavaron átvetett kioldóval. **60 óra repidővel**, színe piros. **Egyéb tartozékok:** hidropapapucskok, mindenféle műszerek, 40 l szintetikus olaj, sok plusz alkatrész, négyszemélyes lakókocsi.
Pamacs, tel.: (06-30) 9316-182

**NLRI**

sárkányrepülés
oktatás

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



Az enAIRgy
siklóernyős iskola
tanfolyamokat indít,
tavalyi áron!

Teljes felszerelést, oktatási anyagot mi biztosítunk!
Repülj velünk 2001-ben is!

Akciós ajánlataink:

6/4

Ernyők						
Típus	Szín	Súlyhatár	Állapot	DHV	Évjárat	Ár
UP Vision	Rózsaszín	60-85	70%	1-2	1995	800 DM
UP Vision	Lila	85-110	Extra	1-2	1996	1000 DM
UP Boogie	Lila	70-95	Extra	1-2	1996	1000 DM
Airea Aspect	Sárga	100-130	Extra	2	1996	1300 DM
Airea Aspect	Kék-sárga	65-85	Jó	2	1996	1300 DM
FreeX Spark	Kék-fehér	85-110	Extra	2-3	1998	1500 DM
FreeX Frantic	Sárga-lila	80-110	Jó	2	1996	900 DM
FreeX Funiac	Zöld	70-105	1	1	1996	500 DM
Edel Apollo	Fehér	100-130	Extra	1-2	1992	600 DM
Edel TX	V. kék	90-105	Jó	3	1998	1500 DM
Pro-Design Carrier tandem	Fehér	130-200	Extra	1-2	1999	2000 DM
Betűlők						
Típus	Szín	Karabiner	Méret	Protektor	Évjárat	Ár
Vonblon Liga	Lila		M	Airbag		200 DM
UP	Zöld		M-L	Kemény		200 DM
UP	Narancs		M-L	Kemény		300
Edel Protector	Zöld		M-L	Kemény		250 DM
Charly	Szürke		M-L	Hány		200 DM
XT Mosquito	Fekete-pink		M	Kemény		200 DM
XT Inka	Lila		L	Kemény		300 DM
XT Montana	Pnk		M-L	Kemény		200 DM
Firebird Montana	Lila		M-L	Kemény		200 DM
Firebird	Lila		L	Kemény		200 DM
Voody X-press	Fekete-kék	gyors	S-M	Airbag		550 DM
Mentőernyők						
Típus	Súlyhatár				Évjárat	Ár
Charly	100 kg				Új	550 DM
Charly	130				Új	550 DM
Vario, GPS						
Típus					Évjárat	Ár
Flytech 4010					1999	360 DM
Garmin II Plus					1999	500 DM
Sisakok						
Típus	Szín		Méret	Állvédő	Évjárat	Ár
Charly Insider	Bármilyen	(rendelésre)		Igen	Új	240 DM
Charly Insider	Metáلكék		M-L	Nem	Új	15e Ft
Charly Insider	Fehér		M-L	Igen	1998	15e Ft

A használt felszerelések árából az ASE tagjai 10% árengedményt kapnak!

Repülj az új évezredben
egy új AIRWAVE ernyővel!

airwave@webmail.hu

Tel.: (06-20) 452-6023



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

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

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

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

AIRWAVE - the choice of champions