

 **Madártoll**  
102. szám - 2001. június





## A hazai szabad repülők lapja

Postacím:

Amatőr Siklórepülő 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, fél-évre 1600 Ft, egy évre 3000 Ft.

A borítón:

**Dunaújváros egén  
(motoros vontatás a Menyhárt  
Éva Emlékversenyen)**

Fotó: Hegedűs-Nagy Szilvia

## Hang, erő...

Olvassom a levelezésben, hogy a létszámunk alapján nagyobb szavunk lehetne...

Mi és ki érdekében, vagy ellen tudna ez a szétagolt és százfélé húzó könnyűrepülő társadalom fellépni? A nyilvánvaló érdeksérelmünk ellen Orbán Viktornak írt levélre 27 aláírás érkezett, a szakbizottságok annak ellenére nem álltak a kezdeményezés mellé, hogy többször is jeleztem milyen kemény beleszólás ez az évre tervezett költségvetésünkbe.

A jelentkező plusz kiadás - mert kéresemre sem történt meg a be nem jelentett pilóták és gépek regisztrálása - oda vezetett, hogy a siklórepülő kasszában a starthelyalapra félretett pénzen kívül jelenleg az a 280 ezer Ft van, amit, ha a számla megérkezik, a növelt biztosításként ki kell fizetnünk.

Innentől a siklórepülő ügyintéző kevesebb, mint havi 7000 Ft-ért dolgozik, miközben az ügyintézés felmerülő költségeinek a fele sincs megtérítve (a jelentkező költség megközelíti a havi 60-80 ezer Ft-ot, saját telefon és utazás költségének formájában).

Ne haragudjatok hát érte, ha - működési érdekeinket a legsúlyosabban érintő kérdés-ként - a nyilvántartásba nem vételt fogom ellenőrzéseim során hánytorgatni.

Jelenleg 920 fő (737 siklóernyő és 181 sárkány) van az üzemeltetési rendszerünkbe bejelentve. Természetesen a starthelyalapban ez alapján képződött, most már több, mint egymillió Ft-hoz nem nyúlunk, és semmi esetre sem tartom célszerűnek pótbefizetéshez nyúlni. Elég sokba van már a tisztességesen repülőknek a hülye törvényesség feltételeinek (orvosi, azonosító-ragasztgatás, terület-legalizálás) betartása.

Két utat látok a megoldásra:

Azok is fizessék be a nyilvántarási díjat, akik ezt eddig "elvből" nem tették.

A másik: egy kicsit több közösségi érzék. Amikor közösen kellene fellépni, akkor mozduljatok a hívó szóra!

És miért ne járhatnánk ezt a két utat egyszerre? Erre kérek minden együttműködni képes siklórepülőt.

Guriga

## Horváth Gábor (1953 – 2001)



Kedves Gábor !

Búcsúznunk Tőled, siklóernyős barátaid, akik az egyik pillanatban még együtt repültünk veled, örülve a szép felhők játékának, és most a földön állva, szomorú szívvel érezzük hiányodat. Érti ezt a hiányt minden repülős barátod, érzi minden magyar siklóernyős, akivel oktatói, klubvezetői munkád során találkozottál.

Az ország legnagyobb síkvidékén, az Alföldön honosítottad meg a siklóernyőzést, és hoztál létre egy olyan példamutató repülő közösséget, akik a csörlésben vállalt úttörő szerepednek, a közösségért vállalt munkádnak köszönhetik, hogy megismerhették a repülést. Mint oktató, egy országrésznyi területről vitted szárnyaid alá a repülésre vágyó fiatalokat, akiket szakmai alapossggal, és személyes példamutatással képeztél, és tanítottad meg őket, hogyan repülhetnek emberként a madarakkal.

Mint klubvezető, példásan fogtad össze a térség pilótáit, hogy – a helyes szakmai úton járva – ne kallódjanak el az ég országútjain, Te segítetted Őket, hogy a repülő társadalom tagjai lehessenek. Számtalanszor kaptunk segítséget Tőled mi is az országos továbbképzéseken, az oktatói vizsgákon, ahol szerényen, de mindig határozottan kiálltál a repülés szabadsága mellett. Köszönjük a sok-sok repülőtéri csörlést, ahol a kezdet munkájával magasba emelve a jövő oktatóit, vizsgázhattunk, és az ország minden pontjára elvihettük a békési minta jóhíret, a Te jóhíredet. Ma már az országban sok helyen követik szakmai munkádat. Síkvidéki csörléssel új és új siklóernyős generációk fognak majd felnőni, akik neked is köszönhetik a biztonságos magasba emelkedésüket.

Köszönjük neked, hogy családot, és munkád mellett időt szakítottál ránk, köszönjük, hogy eltölthettünk veled egy kis időt itt a földön, és köszönjük, hogy a barátaid lehettünk.

Búcsúznunk, és búcsúznak Tőled a magyar siklóernyősök, oktatótársaid és a repülős barátok. Emlékedet megőrizzük.

(elhangzott 2001. június 5-én, a békési temetőben)

# Oktatás a HHH-n június 15. után: csak megállapodással

A siklórepülő szakbizottságok döntésének megfelelően - amely a starthelyalap felhasználását a minimum „A” vizsgával rendelkezők részére biztosítja - a kezdőoktatás területeinek használata a területkezelők és az oktatók megállapodásának hatálya alá került (a megállapodás mintáját lásd alább). 2001. június 15. után az MSE engedélye nélkül a területen oktatni tilos. HHH repülőterrendből és helyi szabályozásból vizsgálható van minden csütörtökön az MSE klubban. A helyesen megválasztott vizsgalások eljuttatása a HHH repülőtéren való leadással is történhet. Ez a megállapodás azt az elvet követi, hogy az egyéni pilótáknak ne kerüljön pénzbe a starthelyhasználat, aki viszont bevételes tevékenységet folytat, az járuljon hozzá a terület fenntartásához... (és legyenek rendben a jogosításai).

Szakács András  
MSE egyesületi vezető

## „Megállapodás

amely létrejött egyrészt a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület (cím), mint a terület tulajdonosának képviselője, és (... , ... név, cím) között.

- Az MSE engedélyt ad a ... (iskola/klub/oktató) számára, hogy a kezelésében álló HHH sportrepülőter siklórepülő területén siklórepülő oktatási tevékenységet végezzen.

## Az oktatást végző kötelezettségei:

- csak a LÜI (vagy jogosítottja) által kiadott oktatói jogosítás birtokában és a LÜI által elfogadott oktatási tematika alapján végezheti siklórepülő-oktatási tevékenységét;

- köteles betartani és az oktatott személyekkel betartatni a területre kiadott terület-használati rendet, és a biztonsági rendszabályokat;

- az oktatott személyeket a terület-használati rendből a szükséges mértékig kioktatja, és ezt repülési okmányukba bejegyz;



- az oktatás megkezdése előtt az oktatott személyekről listát kell átadnia a területkezelőnek;
- az oktatásra jogosító kártyát (amelyet a területkezelője ad ki) köteles magánál tartani, és a területkezelő képviselőjének felhívására neki bemutatni, a személyazonosság igazolására szolgáló egyéb irattal együtt.

## Az oktatást végző jogosult:

- a területen siklórepülő oktatást végezni;
- a területre a területrendben meghatározottak szerint gépjárművel behajtani és ott várakozni.

- A területkezelő jogosult az oktatási tevékenység korlátozására egyéb rendezvény esetén.

- Az oktatást végző személy vagy szervezet az oktatottak számával arányos terület-fenntartási hozzájárulást fizet a területkezelőnek.

- A megállapodást nem teljesítő oktatók elveszítik a terület használatára jogosító engedélyt.

Budapest, 2001. ...

(aláírások)''

# A Siklóernyős Szakbizottság közleményei 3

## A repülési fegyvelemért

Tisztelt Szakmai Vezetők! Az Óbuda repülési területen történt légtérsértéssel kapcsolatban, valamint az általános repülési fegyvelem betartása érdekében, az alábbiak szerint kérjük a segítségüket.

1. Kérjük, hogy az egyesületekben, klubokban végzett szakmai munka során tájékoztatásokat a pilótákat (és növendékeket), az egyes területeken érvényes szabályozásról, és az egyes területeken a repülni szándékozó pilóták jogosításával kapcsolatos elvárásokról.

2. Kérjük, hogy képviseljétek a helyi szabályozások betartásának fontosságát, és várjátok el ezt a klubtagoktól is, mert a repülési területek megtartása mindannyiunk közös érdeke.

3. Személyi kapcsolataitokat, szakmai tekintheteket használjátok föl annak érdekében, hogy a klubok pilótái mutassanak felelősséget és szabályos repülési tevékenységet. Gondolkozzatok el azon, hogy a rendszeresen légtérsértő pilóták repülési feltételeinek klubon keresztül történő biztosítása nem csak a klubban végzett sok évnnyi szakmai munkát árnyékolhatja be, hanem a klub tagjainak megítélését is csorbítja. Ne támogassátok klubtagsággal a kirívó esetek elkövetőit.

4. Ne hagyjátok szó nélkül a légtérsértéseket. A siklóernyős társadalomban lévő belső felelősségtudat erősítheti a starthelyeink megőrzését, ne adjunk a hatóságnak ismét le-

hetőséget durva korlátozások bevezetésére. Tájékoztatásul közöljük, hogy a légtérsértő repülési tevékenységet végző pilótákkal szemben eljárást fogunk kezdeményezni, egyben javaslatot teszünk a főpilóta szakági helyettes felé, hogy számukra az MRSZ által történő üzemeltetést mondja föl. A szakbizottság megbízatása, és az érdekvédelmi feladatai alapján, támogatni fogja a starthelyeket kezelő kluboknak a repülési fegyvelem betartására, betartatására irányuló munkáját.

## Óbuda - 2001. 05. 09. - MKK

Az Óbuda starthely kezelője jelezte, hogy vélhetően durva légtérsértéssel történtek távrepülések a jelzett napon. A légtérsértő pilótákat azonosítani nem sikerült, azonosításukhoz a területen repült pilóták sem nyújtottak segítséget. Azért, hogy a MKK értékelésében légtérsértéssel repült távok ne legyenek értékelve, a szakbizottság döntése alapján, az Óbuda starthelyről 2001. 05. 09-én repült távokat a verseny értékelésében nem fogadjuk el.

## Eged Kupa

A Szakbizottság, határozata alapján, az Eged Kupa további versenynapjait Rangsorolónak minősíti (a versenynapoknak természetesen meg kell felelnie a sportszabályzatban rögzített minősítő feltételeknek!).

Siklóernyős Szakbizottság

# Arany sasok!

Nagy tisztelettel gratulálok mindenkinek, aki túlrepülte a 100 km-es álomhatárt! Szabó Peti szerint már több mint 20 pilóta büszkélkedhet ezzel, sajnos azonban az adatok leadása híján a számozott arany sasok korrekt kiadására nincs lehetőségünk. Eddig öten kaptak arany sas jelvényt: 1. Tiboldi András (1993), 2. Pálfi Béla Gábor (114 km 1994.) 3. Simonics Péter, 4. Szűcs Zoltán, 5. Polyák Gyula (1999). Azóta nem adunk ki arany sást. Pedig szép aktus, és sokkal nagyobb a sportértéke, mint egy vitorlázó repülő aranykoszorúé.

Akkor miért ne folytathatnánk a hagyományt, miért ne adhatnánk át mi is az éves díjkiosztón? Kérek mindenkit, aki teljesítette már az Arany Sas jelvény feltételeit, próbáljuk meg felgöngyölni! Küldjétek el dátummal mikor repültetek először 100 km felett és van-e mellé 2000 m magasságnyerésetek.

Az FAI jelenlegi szabálya szerint a barográfal igazolt 2000 m-ekkel együtt arany az a SAS.

Várom és az éves díjkiosztó reményében gyűjtöm az adatokat!

Guriga



## A siklóernyős oktatók jegyzéke

Klub	Siklóernyős oktató neve	gyak	csőrl.sz.	tandem	lejárát
Air Max	Fördös Zoltán	oktató			4/8/03
Air Max	Lakatos Péter	oktató			4/8/03
Air Max	Szegedi Miklós	oktató			4/8/03
Airborne	Tasi Gábor	oktató			10/15/02
Albatrosz	Hutvágner Ferenc	oktató			6/25/02
ASE	Lőrincz Mátyás	oktató			6/25/02
ASE	Partizer Csaba	oktató		tandem	4/8/03
ASE	Pereczes Zsolt	oktató		tandem	6/25/02
ASE	Szabó Péter	oktató	csőrl.sz.	tandem	10/15/02
ASE	Szabóné Koleszár Edina	oktató			6/25/02
Bácska RK	Bíró Bálint	oktató	csőrl.sz.		10/3/01
Békési sikle	Csikós István	oktató			4/8/03
Békési sikle	Ifj. Horváth Gábor	oktató	csőrl.sz.		10/15/02
Blue Sky Szekszárd	Kondricz Attila	oktató	csőrl.sz.		10/15/02
BSE	Kiszely György	oktató			10/15/02
Cross Country	Kovács Gábor	oktató			10/3/01
Cross Country	Lévai Zsolt	oktató			10/3/01
Cross Country	Simonics Péter	oktató			10/15/02
Eged Eagles	Farkas Tibor	oktató			6/25/02
Eged Eagles	Lázár Gábor	oktató			6/25/02
Eged Eagles	Mlinkó Márton	oktató			6/25/02
Eged Eagles	Tóth Zoltán	oktató			6/25/00
Enairgy	Rác Balázs	oktató			10/15/02
Enairgy	Thurzó Balázs	oktató			6/25/02
Gödöllői SK	Polyák Gyula	oktató			6/25/02
Gödöllő	Kovács Gyula	oktató			6/25/02
Gyöngyös	Fritz Gábor	oktató			10/15/02
HA-Turul	Béki László	oktató			4/8/03
HA-Turul	Kubicsek Attila	oktató	csőrl.sz.	tandem	6/25/02
Kettő SE	Pálfi B. Gábor	oktató	csőrl.sz.	tandem	10/3/01
MSE	Bíró Ernő	oktató	csőrl.sz.		10/3/01
MSE	Solt Sándor	oktató			10/15/02
MSE	Tábor Tamás	oktató			6/25/02
Pannónia Solaris	Blaumann Attila	oktató			10/15/02
RAIR Gödöllő	Szabó Ernő	oktató	csőrl.sz.	tandem	10/15/02
Sky Club	Atkári Győző	oktató			10/15/02
Spectrum	Vörös Csaba	oktató			10/3/01
Tokaj Fly	Ádám Elek	oktató	csőrl.sz.		6/25/02
UFO	Holló Attila	oktató			10/15/02
MSE	Kiss István	vizsgára jelentkezett			
Sopron	Matlár László	vizsgára jelentkezett			
Glidens Team	Papacsek Csaba	ejárt			

## A sárkányrepülő oktatók jegyzéke

KLUB	oktató neve	elm. okt.	gyak. okt.	tandem okt.	üz. ell.	vont. okt.	lejár
Amatőr SE	Kerekes László	e	g	t	ü	v	2002. ápr.
Amatőr SE	Nagy László	e	g				2001. okt.
Amatőr SE	Poszpisel Gyula	e	g				2001. okt.
Amatőr SE	Sándor István	e	g				2001. okt.
Borsod	Gruber Ferenc	e	g	t	ü		2001. okt.
BSE	Halmos Péter	e					elméleti
Cumulus	Borovszky Gergely	e	g	t			2002. aug.
Cumulus	Dobrocsi Kálmán	e	g				2001. aug.
Cumulus	Kmetykó János	e	g	t		v	2001. okt.
Debrecen	Deleff István	e	g			v	2001. okt.
Eger	Bakos László	e	g		ü	v	2001. okt.
Eger	Ludányi Csaba	e	g				2001. okt.
Gyöngyös	Szabó László	e	g			v	2002. aug.
Kvasz A. RE	Kövesdi József	e	g				2003. aug.
Kvasz A. RE	Petrovski Zsolt	e	g			v	2003. ápr.
MALÉV	Feldhoffer Lipót	e	g				2001. okt.
MALÉV	Kutasi Ferenc	e	g			v	2002. aug.
MALÉV	Vitkovszki József	e	g			v	2001. okt.
Miskolc	Tóth István	e	g	t	ü	v	2001. okt.
MSE	Kánnár László	e	g	t	ü		2002. aug.
MSE	Szabó Tamás	e	g	t	ü		2001. okt.
Nyíregyháza	Czigler Elek	e	g				2002. aug.
Nyíregyháza	Gyurkovics Ferenc	e	g	t			2002. aug.
Pécsi srk	Buzády György	e					elméleti
PSE	Petró Zoltán	e	g				2003. ápr.
SRK Veszprém	Kehrer Béla	e	g				2002. okt.
Szeged	ifj. Mészáros Dezső	e	g				2001. okt.
Szeged	Mészáros Tamás	e	g				2001. okt.
Szentgál	Magvasi Szabolcs	e	g				2003. márc.
Szombathelyi RK.	Mészáros Ferenc	e	g			v	2002. aug.
Zalaegerszeg	Béres Károly	e	g				2001. okt.
Zalaegerszeg	Tóth Zsigmond		g				2001. okt.
Zalaegerszeg	Varga Sándor	e	g				2001. okt.



# Mire jó a zsinórvágó?

A zsinórvágó egy alapvetően ejtóernyősök által használt, de a siklóernyősök körében is egyre jobban elterjedő, olcsó biztonsági eszköz. A zsinórvágóra, mint általában a biztonsági eszközökre, nagyon ritkán van szükségünk, de akkor jelentősen egyszerűbbé teheti vagy meghosszabbíthatja az életünket. Ebből a szempontból olyan, mint például a mentőernyőnk. Egy átlagos pilótának ugyanis „kidobott pénz” mentőernyőt venni, mert nagy valószínűség szerint soha sem fogja használni azt. A biztonsági eszközök beszerzésével persze a biztonságunkért, a nyugalomunkért áldozunk. Okos ember előre intézkedik, amikor még ura a helyzetnek. A zsinórvágó esetében annyival könnyebb döntünk a beszerzését illetően, hogy ez egy „filléres” eszköz. Az ára nem éri el még egy darab karabiner árát sem. Mérete és súlya révén sem okozhat olyan problémát senkinek, amely érvként szolgálhatna a beszerzése ellen.

Az ejtóernyősök már elég régóta kötelezően viselnek vágóeszközt. Ez eleinte egy közönséges tör volt, tokban, a hasi mentőernyőn elhelyezve. A markolatába egy lyukat fúrta és egy méteres zsinórral rögzítették leesés ellen.

Hamarosan megjelent azonban hazánkban is ez egyszerű, ötletes kis speciális eszköz: a zsinórvágó. Ez egy kicsi műanyag szerkezet, mely az egyik végén kampó alakú, és a kampós rész belsejében egy penge van elhelyezve. Sok előnye van a hagyományos törrel szemben. Kisebb, könnyebb, jobban elhelyezhető a hevederen is, biztonságosabb, és még sokkal olcsóbb is. Ezek az előnyökön kívül ráadásul sokkal biztonságosabban és pontosabban is használható. Nem összevissza vagdosunk vele, hanem a csak azokat az elemeket (zsinórt, hevedert, borítólapot) vágja el, amelyeket előtte beakasztottunk a kampóba. Ezáltal nagyon precízen kiválaszthatjuk az elvágni kívánt részeket, és a felszerelés többi része, valamint mi magunk nem sérülünk meg akció közben. A vágóképesség

ge is jobb, mint egy hagyományos késé. Amikor először próbálja ki valaki, általában elcsodálkozik, hogy milyen kis erő hatására milyen könnyedén vágja át akár a hevedereket is. Van persze hátrányos tulajdonsága is a törrel szemben. Nem lehet vele szalonnázni, védekezni a juhász támadó kutyái ellen, és nem lehet vele dinnyét szeletelni sem, ha épp egy ilyen jó adottságokkal rendelkező területen sikerült leszállnunk.

Helyesen elhelyezni például a beülő mellhevederén lehet, mindkét kezünkkel elérhető módon. Rögzíteni kell a hevederhez egy akkora zsinórral, amely hosszabb, mint a kezünk, hogy ne akadályozza a karunkat a kinyújtásban, de ne is essen le, ha két nyiszálás között szükségünk van mindkét kezünkre, ezért eldobjuk. A zsinórvágót a tokjában tépőzárral, esetleg vékony gumikarikával rögzíthetjük.

Maga az a tény, hogy ilyen sok zsinórral repülünk, már önmagában indokolná azt, hogy legyen egy eszközünk a zsinórok gyors elvágására, de én végiggondoltam pár konkrét esetet, amikor szükségünk lehet zsinórvágóra. Játékból kezdtem, de aztán úgy gondoltam, hasznos lesz, ha leírom az ötleteimet. Össze is jött 12 eset. Előre bocsátom, hogy ha némely helyzet kissé erőltetettnek is tűnik, ne felejtjük el, hogy az élet sokkal faramucibb történetek létrehozására képes, mint azt mi a szegényes fantáziánkkal gondolhatnánk. Ezen esetek legtöbbit sem én találtam ki, csak a másfél évtizedes ejtóernyős és siklóernyős pályafutásom során szerzett tapasztalataimat szedtem össze. Felhívom az olvasó figyelmét arra, hogy ebben az írásomban az egyes vészhelyzeteket nem átfogóan, minden részletre kitérően elemzem, és nem oktatási célból, hanem kizárólag csak a zsinórvágó-használat szempontjai szerint.

**1. Csörlés:** Nem véletlenül kezdem ezzel. Véleményem szerint ez az a terület, ahol kötelezővé kellene tenni a zsinórvágó viselését. Egy kioldó elakadás vagy a lábgyorsítóak a csörlőkötélre tekeredése esetén kellemtlen következményektől menthet meg

minket. Idén történt az a közismert eset, amikor pilótatársunk percekig gubancolta a lábgyorsítóját, ami rátekeredett a csörlőkötélre, és mivel a csörlőkezelő mit sem sejtett, szerencséje volt a pilótának, hogy magásra húzták, és így volt ideje kitekergetni a lábgyorsítót a leoldás idejéig. Kitérés esetén a befeszült leoldó katasztrófát okozhat, ilyenkor a leoldó Y elvágásával egyszerűen megoldhatjuk a problémát.

**2. Különleges repülési manőverek:** „B” és „C” gyakorlatok végrehajtása közben bármikor előfordulhat, hogy a zsinórzat felszerelésünk vagy testünk valamely részébe akad. Egy szép példa erre egyik neves hazai oktatónk esete, aki merülőspirált végzett, miközben a csípőig lehúzott fékzsinór beakadt valamelyik csatjába és így nem tudta azt felengedni. Szerencsére ez víz fölött történt, így nem lett sérülés a vége. De képzeljünk el, mondjuk egy nagy féloldalas csukódást, amely során a belazuló zsinórok beakadnak a beülőnkbe. Ekkor a beakadt zsinórok elvágásával vagy megoldjuk a helyzetet, vagy kedvezőbb feltételeket teremtünk a mentőernyő-használathoz.

**3. Kupolába esés:** Ez a kellemetlen esemény előfordulhat nem csak különleges repülési helyzetek gyakorlása során, hanem extrém turbulencia, vagy/és csukódások kezelése során elkövetett pilótahiba miatt is. Ebben az esetben döntő, hogy a mentőernyőt ki tudjuk dobni, és a kidobása szabad légtérbe történjen. Ha kinyílt a mentőernyőnk, még újabb problémát okozhat, ha mondjuk felakadt a lábunk a zsinórzatba. Képzeld el, hogy milyen lehet fejfelé lógva földet érni egy mentőernyővel. Egy ilyen földetérés végzetes kimenetelű lehet.

**4. Mentőernyőnyitás:** A mentőernyővel kapcsolatban több variáció is eszembe jut. Kezdjük az elején.

Ha zsinórok vannak a testünkre tekerve, amelyek betekerik a mentőernyőt is, nem tudjuk azt kidobni (kötözött sonka figura). Vágni kell a zsinórokat.

Hibás hajtogatás miatt (például ha rövidebb a konténer tartó szalag, mint a tükertartó szalag) nem tudjuk kinyitni a tokfed-

leket. Ha a mentőernyőnk nem a hátunkon vagy a fenekünk alatt van elhelyezve, ilyen esetben a tok fedőlapjainak egyikét átvágva kiszabadíthatjuk a konténert.

Ha a mentőernyő kupola a siklóernyő egyes zsinórajaira tekeredik és emiatt nem lobban be, a „bűnös” zsinórok elvágása után felszabadulhat a mentőernyő.

Ha a mentőernyőnkön szálátcsapódás keletkezik (és ha elérjük a zsinórokat, mert sajnos a legtöbb mentőernyőn nem érhető el), az átcsapódott szál (-ak) elvágásával egy jobb kupolát kaphatunk. Ebben az esetben vigyázzunk, hogy két egymás melletti zsinórnál többet ne vágjunk el.

Ha mentőernyő nyitás után erős V-állásban vagyunk, akkor a siklóernyő kupola felfüggesztő hevedereinek átvágásával választhatjuk a kupolát, és megszüntethetjük a V-állást. Persze jobb, ha ezt a fő kupolánk összeomlasztásával érjük el, de erre nem minden esetben van lehetőségünk, vagy időnk. Képzeld el, mondjuk, hogy több méteren be van csavarodva a siklóernyőnk zsinórzata. Ebben az esetben semmi más megoldás nincs. (V-be állt kupolákkal a merülési sebességünk a 9-10 m/s-ot is elérheti, és igen kedvezőtlen a földetérési testhelyzetünk is, szinte biztos a gerinctörés)

Hibás hajtogatás miatt volt olyan eset, hogy valakinek egy olyan mentőernyővel kellett földet érnie, amelynek a középbehúzó zsinórját kívül, a kupolát kifordítva vezették el. Ekkor a középzsinór elvágásával egy elég jó kupolát kaphatott volna, míg így, kifordulva, minimális a mentőernyő hasznos felülete.

**5. Összeütközés:** Összeütközni a levegőben siklóernyővel sokféle módon lehet. A variációk, és így a lehetséges optimális megoldások száma is elég nagy. Ezekre most részletesen nem térek ki, mert az egy külön írás terjedelmét kívánná meg. Egy dolog azonban biztos: 99%-ban jobb egyedül lenni repülés közben, mint összeakadva lenni valakivel. Tehát egy összeütközés után fontos, hogy el tudjunk válni egymástól, mert akkor tudunk jobban mentőernyőt nyitni és azzal földet érni, vagy esetleg zavartalanul tovább repülni. Az összeakadá-

sok nagy részében csak egy-két zsinór okozza a problémát azért, hogy a másik pilóta felszerelésére, testére akad. Erre Apcon láttam egyszer egy példát. Ott két pilóta összeütközött, és összeakadva pörögtek lefelé. Mint utólag kiderült, az ütközésük során az egyik pilóta nyakára akadt a másik pilóta két zsinórja. Szerencsájük volt, mert a spirál miatt egyre növekvő centrifugális erő hatására egyszer csak elszakadtak a zsinórok (kb. 20-25 méteren), és ők szétválválva szálltak le a domboldalba, viszonylag normális módon. Az egyikük fájlalta a nyakát, megrándult a ráakadt zsinórok húzóereje miatt (a másik pilóta fájlalta pár zsinórját). Ilyen esetekben néhány zsinór elvágásával megszüntethetjük az összeakadást. Egy összeakadt páros, még ha mindketten mentőernyőt nyitnak is, és nem is forognak a levegőben, földetéréskor egymásnak okozhatnak sérüléseket azzal, ha egymásra esnek a pilóták.

**6. Földetérés fára, tereptárgyakra:** Fára esés, sziklákra, épületre, villanyvezetékre érés esetén is szükségessé válhat a ránk tekeredett, vagy elakadt zsinóroktól való megszabadulás. Főként akkor veszélyes ez, ha erős szélben történik az eset, ami könnyen előfordulhat, hiszen valószínűleg éppen az erős szél miatt kerültünk a tereptárgyra. Nem is részletezem tovább, kinek kinek a fantáziájára bízom.

**7. Vízbe esés:** A vízbe esést a legtöbb siklóernyős pilóta lebecsüli, mondván: a víz puha, nem üt akkorát. Ebben igazuk is van, siklóernyővel szinte bármilyen helyzetben lehetünk, nem valószínű, hogy akkora merülő sebességet érünk el, hogy vízbeeséskor komolyan megsérüljünk. Sokan alábecsülik azonban a megfulladás esélyét. Pedig ez az esély nem kicsi! Még ha jól is tud úszni a pilóta, a víz nem túl hideg és a sodrása nem erős, akkor is nagyon ügyesen kell tevékenykednie, hogy időben (nem korán és nem későn!) megszabaduljon a felszerelésétől. Vastag ruhában, kezeslábasban, bakancsban úszni még ekkor is nehéz feladat lesz, de ha nem tud elválni a felszerelésétől, akkor nem sok esélye van. Azt, hogy a pilóta nem tud megszaba-

dulni a felszerelésétől, például az okozhatja, hogy egy rendellenes repülési helyzet következtében esett vízbe (például a zsinórzatba akadt lábakkal, fejfelé), tehát nem volt lehetősége végrehajtani az ilyen esetre javasolt tevékenykedést (csatok nyitása, beülő helyes elhagyása, stb.). Ránk borult kupola, az úszómozdulatoktól lábunkra tekeredett zsinórok, fejünket a víz alá fordító beülő... Ekkor is életet menthet egy zsinórvágó.

**8. Szálátcsapódás:** Szálátcsapódás alatt értjük azt a helyzetet, amikor egy (vagy több) zsinór a zsinórtövektől nem közvetlenül a felfüggesztő hevederekhez fut, hanem előbb megkerüli a kupola egyes részeit. Szálátcsapódásunk lehet a siklóernyőn a helytelen start előtti előkészítés, vagy féloldalas csukódás miatt. Lehet a mentőernyőnkön is, hibás hajtogatás, vagy hibás nyílás miatt. Ilyenkor, ha nem sikerül a zsinórok lehúzásával megszüntetni a rendellenességet, az átcsapódott zsinórok elvágásával rendezhető a kupola.

**9. Zivatarfelhőbe szívódás:** Sok horror történetet lehet hallani, olvasni a zivatarfelhőbe való beszívódásról. A probléma valós, foglalkozni kell vele. Az eseteket tanulmányozva láthatjuk, nincs igazán egységes, általános, elfogadott, helyes módszer az életben maradásra. Vannak lehetőségek, amelyekkel ki-ki él, vagy nem él, lehetőségei szerint. A pilóták elméleti tudásán, ügyességén, repüléstechnikai tudásán, fizikai erején, és szerencsájén múlhat egy-egy kaland kimenetele. Jó, ha ezekből a fent felsoroltakból minél többel rendelkezünk. Jó, ha előre terveket készítünk, még az egyes ritkán előforduló esetekre is. Nyugodt körülmények között végiggondolhatjuk a lehetőségeket, tanácsokat kérhetünk tapasztaltabb repülőktől.

Extrém viharfelhőbe szívódás esetén, ha fizikai erőnk híján, vagy egyéb ok miatt már nem tudunk mit tenni az emelkedés ellen, és a magasság az életünket veszélyezteti, fontos döntéseket kell hoznunk, majd ismét előkerülhet a zsinórvágó. Itt persze feltelezem, hogy mindenkinek van már mentőernyője, aki a felhők alatt tölti a sza-

badidejét. Nem a siklóernyő teljes levágására gondolok. Ez több okból sem lenne helyes: 1. Nincs szabadesési gyakorlatunk, nem tudunk stabilan zuhanni, be fogunk pörögni. Nagyon be lehet pörögni! Az eszméletedet elvesztheted a centrifugális erő által a fejedbe préselt vér miatt. 2. Ha ejtőernyős vagy és tudsz stabilan zuhanni, egy viharfelhőben eső és jég között az sem egy leányálom. 3. Nem tudod megállapítani a mentőernyő helyes nyitási pillanatát. Nincs nálad megfelelő magasságmérő, de ha lenne is, rosszul mérne a nagy légnyomásváltozás miatt. 50 m/s-os zuhanási sebesség mellett, egy földig érő, sűrű esőfüggönyben zuhanva (nem is látsz jól, mert az eső üti a szemedet), szinte biztos, hogy nem veszed észre időben a talajt. Ne feledd, 12 másodperc zuhanás után, legalább 50 métert közeledsz a földhöz másodpercenként! 4. A siklóernyős mentőernyőink nem ekkora dinamikus nyílási terhelésre vannak méretezve, valószínűleg sok nem bírná ki a 12. zuhanási másodpercen túli nyitási terhelést károsodás nélkül (12. másodperc = kritikus sebesség = 180 km/h = 50m/s, stabil hason testhelyzetben). Az első 12 másodperc alatt nyugodt levegőben, stabilan zuhanva, 500 m-t teszel meg. Erős emelésben még kevesebbet. Több ezer méteres magasságból (4-5000 m), több mint egy percig kellene zuhannod. Szóval a főernyő teljes levágása maximálisan elvetve.

Ezen a problémán gondolkodva én arra jutottam, hogy az "A" és "B" zsinórokat kellene levágni (esetleg a "D"-t is). A hátsó zsinórsorok meghagyásával (elméletileg) a kupola egy viszonylag stabil helyzetbe kerülne és flatterolva fékezne annyit, hogy stabil helyzetben tartson (legalább a kereszt tengely körül), és emellett jelentős süllyedési sebességet biztosítana. Ezt a "figurát" senki nem tesztelte (pedig érdekes lenne). Kérdés, hogy nem szakadnának-e le a meghagyott zsinórok az erős rángatás (flutter jelenség) hatására, mennyire rángatna, és mennyire stabilizálna, mekkora süllyedési sebességet érünk el, és végül mennyire zavarná a mentőernyőt a nyílásban? Két dolog azonban biztosan állítható: az, hogy nem szabad feladni a küzdelmet és ennek a fent leírt módszernek a kipróbálása is jobb, mint 7-

8000 m-re emelkedni egy Cb felhőben, és az is biztos, hogy ez zsinórvágó nélkül megvalósíthatatlan lenne (elfagyott kézzel, még zsinórvágóval sem lenne könnyű).

**10. Földi vonszolódás,** ernyő ránk akadása földön: Aki startolt, vagy legalább kupolázott már igazán erős szélben, az tudja, hogy mennyire más arcukat mutatják ilyenkor az ernyők. És azt is tudja, hogy ez milyen veszélyekkel jár. A szelíd, tohonya birkák, ilyenkor tomboló vadállatokká válnak. Ember legyen a talpán, aki megfékezi őket egy-egy erősebb befújásban. Mi is vonszolódhatunk a saját kupolánkkal (esetleg a nyakunkra tekeredett zsinórokkal), és másokra is ráboríthatjuk az ernyőnket (vagy mások borítják ránk). Tudjuk, hogy ezek a vékony zsinórok, már viszonylag kis erők esetén is nagyon mély sebeket képesek okozni. Akár levághatják az ember fülét is. Hasonló eseteket tudnék mesélni, de azt hiszem szükségtelen.

**11. Mentőernyő véletlen kinyílása:** ezt az esetet, lehet, hogy a mentőernyőhöz kellett volna sorolnom, de ez azért kicsit más. A nem megfelelően hajtogatott, vagy nem elég gondosan ellenőrzött (előregedett záró hurok) mentőernyő a véletlenszerű kinyílásával nagyon kellemetlen helyzetet teremthet. Különösen kellemetlen az eset, ha közvetlenül start után történik, esetleg a start közben sodródik ki a kioldó. Előfordulhat, hogy merülőspirál, vagy egy csukódás utáni visszanyílás okozta túlterhelés, vagy dinamikus ütés hatására szabadul el a konténerünk a tokból. Ekkor, ha van egy kis magasságunk, eldönthetjük, hogy leszállunk a mentőernyőnkkel, vagy levágjuk azt. Ha a terep különösen kedvezőtlen alattunk (például: város, villanytelep, folyó, meredek sziklás terep, nagyon magas fák), akkor előnyösebb lehet a mentőernyő elengedése és a főernyővel való leszállás. Persze ezt is ügyesen kell megoldani, mert ha összeakad az elszálló mentőernyő a főernyővel, abból még nagyobb gond lehet, és az sem mindegy, hogy milyen helyzetből kell rendeznünk a siklóernyőnket a mentőernyő levágása után (hasznos a két mentőernyő vise- lése!). Én például azt hiszem, hogy hagy-

nám őket V-be állni, és ezután elkezdénem szépen egyenként levagdosni a mentőernyő zsinórait. Ha ezt jól csinálom, a siklóernyő fokozatosan nyeri vissza a sebességét, és megy át siklásba. És még el sem szokik a mentőernyőm (bár cafatokban lesz a zsinórzata). Ehhez persze elegendő idő, vagyis magasság szükséges. Ez is csak egy ötlet volt, semmilyen próbáról nem tudok ezzel kapcsolatban, és nem is vállalom garanciát. Mindenkinék saját felelősségére kell döntenie egy-egy ilyen helyzetben.

**12. Balesetes mentése:** Sajnos, néha előfordulnak balesetek is a sportunkban. A balesetet szenvedett pilóta első segítsége általában a többi pilóta. Ha sérült egyes végtagjai kaotikusan helyezkednek el, és ráadásul érzékenyek is bármilyen érintésre, vagy a sérült mozgatása kockázatos (gerinc-, medence sérülés gyanúja esetén), a beülőtől, bukósisaktól megszabadítani nem kis feladat.



Forrás: **Thermik&Gleitschirm 1998/9. Gleitschirm 1995/6.\***  
 Írta: **Mike Küng Roland Würgler**  
 Fotók, ábrák: **Gottfried Angerer Hannes Mayr Norbert Aprissnig Notker Lederberger Jan-Piet Imken Roland Würgler**  
 Fordította és szerkesztette: **Szabóné Koleszár Edina**  
 Lektorálta: **Szabó Péter**

**A siklóernyőpiac ma már megköveteli a gyártóktól, hogy már a tanulóernyőket is lábgyorsítórendszerrel lássák el. Tényleg használja is minden pilóta a gyorsítót? Én nem hiszem.**

\* 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.

(1) Ma már vannak olyan ernyők, amelyek trimmsebessége és maximális sebessége között több mint 15 km/h a különbség. (a fordító megjegyzése)

Addig pedig, amíg ez nem történik meg, nem lehet se lefektetni, se élesíteni, se szálítani, szóval szinte semmit. Egy zsinórvágóval gyorsan és kíméletesen megszabadíthatjuk a hevederektől, az esetleg ráakadt zsinóroktól, esetleg egyes ruhadarabjaitól.

**Zárszóként:** Úgy érzem, sikerült magamat meggyőzőnem a zsinórvágó hasznosságáról. Hordom is már vagy 10 éve. Eleinte persze nem tudtam, hogy miért, de elhittem az „öregeknek”, hogy az kell. Természetesen alaposan meg kell gondolni a „bevetését”, mert károsítjuk vele a felszerelésünket, de vészhelyzetben a „kisebb rossz” elve alapján hozzuk a döntéseinket, és jobb élni egy szétvágott ernyővel, mint fordítva.

Azt javaslom, hogy mindenkinél legyen zsinórvágó, és azt kívánom, hogy senkinek se kelljen használnia azt.

**Gödöllői Szabó Péter**  
 ASE siklóernyős oktató

## A gyorsítás



A mai siklóernyők kigyorsításával maximum 10 km/h sebességnövekedést érhetünk el<sup>1</sup>. Mivel ezeknek az ernyőknek a trimmsebessége is magas, kigyorsított állapotban történő csukódások esetén heves ernyőreakciókra lehet számítani. Ezért nagyon fontos, hogy alaposan megismerjük az ernyőnk tulajdonságait kigyorsítva is. Nem először hangzik el a kulcsmondat itt sem: „Gyakorolni, gyakorolni, gyakorolni!”

### A gyorsítás aerodinamikája

A régi pilóták jól tudják, hogy a lábgyorsító viszonylag új találmány. A 90-es évek közepéig az ernyők sebességét csak hátsó trimm segítségével lehetett változtatni, ha lehetett egyáltalán. A hátsó trimmek segítségével fixen lehetett meghosszabbítani a „C” és a „D” tartóhevederek hosszát. Az ernyők annak idején lassúbbak voltak, és a hátsó trimm használata is csak pár km/h sebességnövekedést eredményezett. Aztán a gyorsabb profilok és ezáltal a nagyobb repülési sebesség hamar rámutattak a hátsó trimmek veszélyeire. A trimmet ugyanis rögzítjük, így csukódás esetén nem lehet elég gyorsan felengedni.<sup>2</sup> Csukódáskor nagyon durva helyzetek adódhatnak emiatt.

A hátsó trimmes ernyők a légialkalmassági tanúsítvány nehezebb megszerzése miatt ezért mára szinte teljesen eltűntek a piacról. A versenyeken ma még néha használják a lábgyorsító mellett, de egyre inkább veszítenek a jelentőségükből.

Eljött tehát a lábgyorsítórendszerek ideje. A lábgyorsító előnye a hátsó trimmel szemben az, hogy jól szabályozható, nagy sebességnövekedés érhető el vele, és csukódás esetén gyorsan felengedhető. A pilóta ijedtében ugyanis automatikusan lelép a lábgyorsítóról.

A lábgyorsító segítségével az „A” hevedert illetve az „A” zsinórsort rövidítjük meg. A gyártó által beállított mértékben a középső zsinórsorok („B” illetve „C” zsinórsorok) is megrövidülnek. Az állásszög csökken, és általában a profil is változik. (lásd 1. ábra) A nagyobb állásszög érzékenyebbé teszi a kupolát és megnöveli a féloldalas- és a frontális csukódás esélyét. Legrosszabb esetben – főleg az agyontrimmelt versenyernyők esetében – az egész kupola aláfordulhat. Ezt nevezik kapitulációs frontstallnak.

### Különböző gyorsítórendszerek

A régebbi konstrukciójú gyorsítórendszerek esetében általában a „B”-hevederek rövidülnek meg, hogy a kupola stabil maradjon. Ezáltal a teljesítmény rovására fokozódott a biztonság, ami a tanulóernyők esetében nem is baj. Más gyorsítórendszerek egyidejűleg rö-



1. ábra



2. ábra Gyorsításkor a kupola állásszöge csökken, és a profil laposabb lesz.

vidítik meg az „A”- és a „B”-hevedereket, és a „C”-hevedereket félig. A profil ezáltal a „D”-sor irányába fordul. A kilépőnél némileg megemelkedik. Ezért is jó, hogy a fékeknek van valamennyi holtjátékuk. 5-10 cm-es holtjáték többnyire teljesen elegendő. Ennél a fajta gyorsítónál a belépőnél is stabilizálódik, mivel az „A”- és „B”-hevedereket ugyanolyan mértékben húzzuk le. Így a profil összességében annál laposabb lesz, minél erősebben gyorsítunk. A modern teljesítményernyők és a középkategóriások gyorsítórendszere esetében egy bizonyos úthosszig az „A”-hevederek valamivel nagyobb mértékben rövidülnek meg, mint a „B”-hevederek. Így az állásszög csak kis mértékben csökken, a profil megmarad, emiatt a siklási teljesítmény a biztonság rovására megnő.

Nem létezik egyetlen helyes gyorsítórendszer. Azok a gyártók, amelyek fejlesztéssel is foglalkoznak, a saját ernyőkonstrukcióik számára keresik az optimális gyorsítórendszert, hiszen nem minden profil igényli ugyanazt a gyorsítást. Általánosságban azért elmondható, hogy a többnyire az „A”-hevederre erősíthető, különböző csigákkal ellátott lábgyorsító-rendszerek gyártónként nem nagyon különböznek. Általában két csiga segítségével csökkentik a

(2) Mivel a hátsó trimmet csak terhelés alatt lehet felengedni, becsukott oldalon ez szinte lehetetlen. (a lektor megjegyzése)

kifejtendő erőt. A német *freeX* gyár lábgyorsító-rendszere eltér a szokványostól. Az általuk szállított gyorsítórendszer esetében a csigák egy elasztikus anyagból varrt csőben helyezkednek el, amelyet oldalt a karabínerekre kell erősíteni.

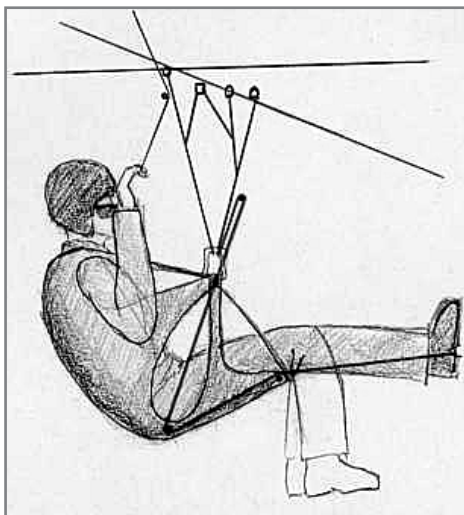
### A lábgyorsító beállítása

Az optimális gyorsításhoz elengedhetetlen, hogy a lábgyorsítórendszert az egyéni paramétereknek (beülő típusa, testméretek) megfelelően állítsuk be. Annak ellenére, hogy a legtöbb gyártó kész gyorsítórendszert szállít az ernyőhöz (kis karabínert, gyorsítózsínort, gyorsítórudat), nagyon fontos, hogy alaposan megismerjük a rendszert, és megfelelően állítsuk be. Fontos, hogy a terelőcsigákat a megfelelő helyre tegyük a beülőn, megfelelő csatolótagot kell tennünk a gyorsítórendszer és a tartóheveder közé, be kell állítanunk a gyorsítózsínor hosszát stb.

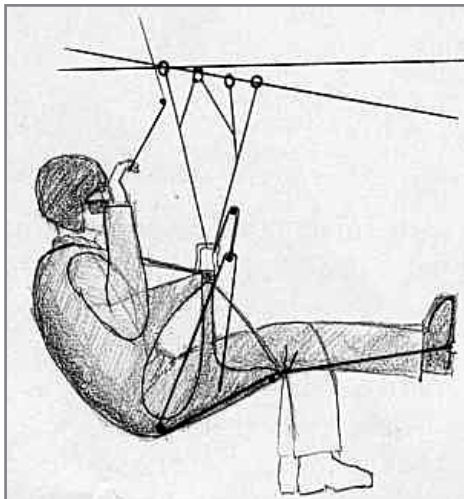
A gyorsítórendszer összeállítását illetően a legtöbb pilóta bizonytalan. Legjobb, ha ők egy siklóernyős iskola, vagy egy oktató segítséget kéri.

A lábgyorsítót úgy kell összeraknunk, hogy használata kényelmes legyen. Ehhez legalább kétszeres áttét szükséges, többnyire ez már a felfüggesztő hevedereken megvan. Nekem személy szerint még ez is túl kevés, mert például egy 5 km hosszú siklás félig nyújtott lábbal eléggé megviseli a lábizmaidat. A háromszoros-négyeszeres áttét sokkal kellemesebb. A 3. ábrán egy olyan gyorsítórendszer látható, amit két plusz áttétrel láttak el, így az áttét négyeszeres lett. Ha nem kell túl sok erőt kifejtenünk a gyorsításhoz, akkor a kupola állásszögét finoman tudjuk szabályozni. Fontos, hogy az első terelőcsiga a beülőn a pilóta és a heveder közös súlypontjánál, vagy a pilóta szemszögéből nézve egy kicsit inkább az előtt helyezkedjen el, máskülönben a pilóta gyorsításkor előre, vagy hátra billen.

Az ernyő típusától függően a csigák több (pl. a teljesítményernyőknél), vagy kevesebb (pl. a tanulóernyők) gyorsítási úthosszt tesznek lehetővé. A maximális gyorsítási úthossznál a felső és az alsó csiga összeér.

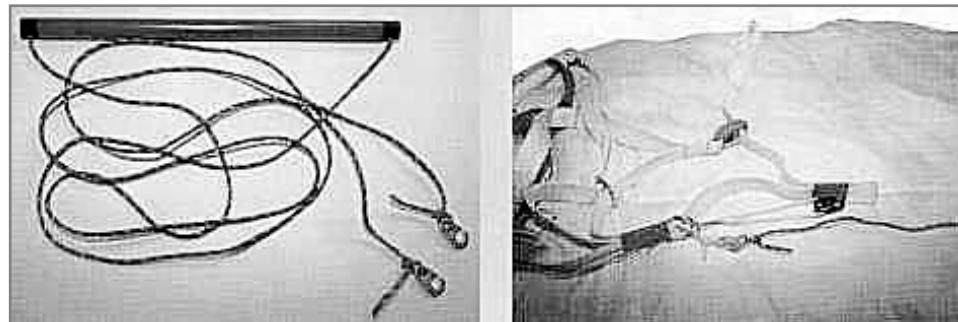


Kétszeres áttét



3. ábra Négyeszeres áttét

A lábgyorsítórendszer hevederzetre erősítésére több lehetőség adódik. Erre a célra kis méretű karabínerek, vagy speciális, ré-selt karabínerek szolgálnak. A sokak által még mindig használatos, biztosítatlan kutyakarabínert alkalmazása biztonsági okokból kerülendő. Erős szeles startoknál történt már több súlyos baleset is amiatt, hogy a tehermentesítődött tartózsínórok beakadtak a kutyakarabínerekbe.<sup>3</sup>



A gyorsítórendszerek különböző részei. Balra egy gyári gyorsítórendszer látható. A jobb oldali kép ma már idejétmúlt hátsó trimmes hevederzetet ábrázol, amely lábgyorsítóval is el van látva. Alul: összekötőtagok. A kutyakarabínert használata biztonsági okokból tilos!

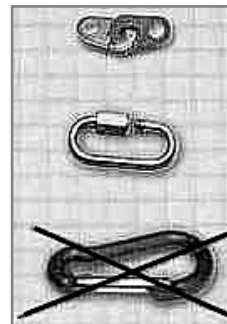
A gyorsító kezelését nagyban megkönnyítik az olyan speciális segédeszközök, mint például a beülő belsejében vezetett gyorsítózsínor, vagy az olyan találmányok, amelyek megakadályozzák, hogy a gyorsítórúd túlságosan hátra kerülhessen.

Ránk, pilótákra marad a gyorsítózsínor-hossz beállításának feladata. Annak ellenére, hogy a beállítási módszer le van egyszerűsítve, sok olyan pilótát lehet látni, akinek a lába gyorsítás közben a feje fölött van (nagyon veszélyes!).<sup>4</sup>

A lábgyorsítót úgy állíthatjuk be optimálisan, ha a beülőt és a tartóhevedereket az „A” és „B” hevederek franciaszemeinél fogva felfüggesztjük. Így életszerűen szimulálhatjuk a lábgyorsító használatát. A beállítás viszonylag sok időt vesz igénybe.

Vannak, akik létrás lábgyorsítót használnak. Ez azért előnyös, mert hosszabb gyorsítási úthosszt tesz lehetővé (ami főleg a rövidebb lábú pilóták számára nyújt nagy segítséget), és kényelmesen, több lépcsőben tudunk gyorsítani különböző sebességtartományokban. Az első létrafok kisebb gyorsulást eredményez, így a legjobb sikláshoz tartozó sebesség elérésére szolgál. A második fokozat a padlógáz.

Ha a csigák a beülőnkön rossz helyre vannak felvarrva, vagy egyáltalán nincsenek odavarrva, akkor vigyük el egy szíjgyártóhoz, vagy essünk neki mi egy ipari



varrógéppel. Ha valamilyen beállítást komolyabban meg kell változtatnunk, keressünk fel egy arra feljogosított szakműhelyt.

### A gyorsítás technikája

A lábgyorsító helyes használatát és a kigyorsított ernyővel való repülést a különleges repülési helyzetekhez hasonlóan alaposan be kell gyakorolnunk, hogy éles helyzetben rutinszerűen tudjuk használni. Ha beállítottuk a lábgyorsítót, fokozatosan elkezdhetjük magunkat hozzászoktatni a használatához. A gyakorlatlan pilótáknak érdemes ezt egy továbbképző tréning, vagy egy biztonságtechnikai tréning keretein belül begyakorolniuk.

Repülés közben meg kell néznünk, hol helyezkedik el a lábgyorsítórúd, amikor nem gyorsítunk. Egyes beülőkön gumi-gyűrűk találhatóak, amelyek alaphelyzetben megrövidítik a gyorsítózsínort, másokon pedig tépőzárral lehet a gyorsítórudat a beülő aljához rögzíteni. Ezek, vagy a hasonló megoldások nemcsak azt akadályozzák meg, hogy startnál vagy leszállásnál hasraessünk a lábgyorsítórúdban, hanem az első mentőernyőtökös beülők esetében a mentőernyőnyitás szempontjából is fontosak. Az össze-vissza barkácsolt, tok fölött elvezetett lábgyorsítók nem egy mentőernyőnyitást hiúsítottak már meg.

Repülés közben csak a jól beállított lábgyorsítót tudjuk a lábunkkal megtalálni. Ha

<sup>4</sup> Az sem jó, ha a maximális gyorsításhoz bele kell állnunk a gyorsítóba, a beülőből kiemelkedve, mert a megnövekvő léggellenállásunk rengeteget ront a gyorsítás hatékonyságán. (a fordító megjegyzése)

(3) Arra is volt már példa, hogy spirálozás közben akadt be kiszédhetetlenül a fékzsínór a kutyakarabínerekbe. (a fordító megjegyzése)



ez nem megy, akkor besegíthetünk a kezünkkel is (másik kézzel fogjuk össze hátul a fékeket).

Az ernyőnk maximális sebességét fokozatos gyorsítóhasználattal szabad kikapasztalnunk. Ezt csak megfelelő biztonsági magasság-tartalékkal szabad végeznünk. Ha turbulens levegőbe kerülünk, azonnal lépünk le a gyorsítóról. A jó pilóták aktív repülésük részévé teszik a gyorsítóhasználatot. A gyorsítón keresztül a lábukkal is megérik a turbulenciát, és azonnal reagálni tudnak több, vagy kevesebb gyorsítással. Nem árt, ha gyorsítás közben finoman fékezünk is, ezzel stabilizáljuk az ernyőt.<sup>5</sup>



Richard Berkmann, röviddel az erős szeles startja után a japán VB-n. Ha hegyközeli tolattunk, csak a lábgyorsító segít...

### A gyorsítás veszélyei

Aki csak arra használja a lábgyorsítót, hogy erős szélben előre tudjon haladni, hogy hátha így eléri a leszállót, az – a gyorsítórendszerrel és az ernyő tulajdonságaitól függő mértékben – veszélyben van. A kis állásszög miatt a kupola érzékenyebbé válik a turbulenciára, és féloldalas vagy frontális csukódásokra lehet számítani.

Gyorsításkor nemcsak a kupola állásszöge csökken, hanem megváltozik a profil is. Ez azt jelenti, hogy az ernyő a megszokottól teljesen eltérő módon reagálhat a csukódásokra. Ha a kupola gyorsítás közben becsukódik, mindig heves ernyőreakcióra kell számítani. Erősen kigyorsított helyzetben a féloldalas csukódás az egyik oldal nagy mértékű sebességvesztése miatt negatívba mehet át. A leszálló közelítése erős szélben kigyorsítva azért is veszélyes, mert a pilóta talajközeli repül, ezért kevés ideje van a reagálásra, másrészt nagy a talajmenti turbulencia veszélye. A biztonság szempontjából pont ebben a helyzetben döntő fontosságú, hogy a tudja-e a pilóta, mennyi gyorsítást tűr az ernyője. Ennek kikapasztalása érdekében legjobb, ha az emelések közötti siklások alkalmával gyakoroljuk a gyorsítást, amikor van elég magasságunk.

A siklóernyők tesztelesekor alapvetően kigyorsított állapotban is elvégzik a féloldalas csukást. Teszteléskor viszont nem lehet életszerű, turbulencia által okozott féloldalas csukódást produkálni.



(5) Ez az ernyőnk típusától függ. Az ernyőnk kézikönyvében kell utánanéznünk. Van olyan ernyőtípus, amelyiknél ajánlják (pl. Nova X-Ray), és van, amelyiknél kimondottan ellenjavallják a gyorsítás közbeni enyhe fékezést (pl. Nova Vertex). (a fordító megjegyzése)



A német bajnok, Bernie Koller akció közben



Mindig fel kell mérnünk, hogy az adott helyzetben érdemes-e gyorsítanunk, és esz-nél kell lennünk. A megdöntöttség általában nem megengedett a repülésben, a gyorsításra ez különösen vonatkozik.

### Mikor, mennyire gyorsítsunk?

Ez a kérdés inkább a távrepülés témakörébe tartozik, ami jelen keretekbe nem fér bele, de a legalapvetőbb alapelvek betartásával is lehet optimálisan repülni.

Egyes gyártók úgy állítják be az ernyőiket, hogy azok fékezett helyzetben siklának legjobban. Olyan ernyők is vannak viszont, amelyek enyhén kigyorsítva siklának a legjobban. Egyre inkább ez lesz a teljesítményernyők jövője, hiszen a nagy sebesség melletti jó siklási értékek nagyban növelik a teljesítményt. Amellett alapsebbségen (gyorsítatlanul) a legjobb a süllyedés és a légellenállás is. Már enyhe szembeszélben is javul a legjobb siklás, ha enyhén kigyorsítjuk az ernyőt. Érdemes gyorsítanunk a termikusan aktív felhők alatt elrepülve is.

A legfontosabb természetesen mindig az, hogy a magasságunk meglegyen a következő termik eléréséhez, hiszen gyorsításkor normális esetben leromlik a siklási teljesítményünk. Annak, hogy teljesen kigyorsítva repüljünk, nem sok értelme van. Ez csak akkor igazán előnyös, amikor erős merülésből repülünk ki, vagy amikor na-

gyon erős a szembeszél. Ilyenkor azonban a turbulencia is erősebb, ami a maximális sebességgel való repülést veszélyessé teszi.

### Mikor nem szabad gyorsítanunk?

Talajközeli;

Turbulens viszonyok között;

Talajközeli, erős szembeszélben (pl. fúvókában), hogy még elérjük a leszállót (emiatt rengeteg baleset történt már).

Fontos tudnunk, hogy mennyi gyorsítást enged meg az ernyőnk. Kétséges esetben – különösen talajközeli – a biztonság javára kell döntenünk. Én a legdurvább tapasztalataimat a kigyorsított ernyő csukódásai miatt szereztem.

A gyorsítót tehát ésszel kell nyomnunk, és be kell gyakorolnunk a használatát. Aki nem használja a lábgyorsítóját, az inkább szerelje is le, mert akkor nem áll a veszélye annak, hogy rosszkor használja.

Remélem, sikerült néhány olyan tudnivalót közölnöm, amely a kigyorsított repülés iránti tiszteletet növeli egy kicsit. A gyorsítás kibővíti lehetőségeinket, és javítja repülési stílusunkat. A gyorsító használata semmiképpen sem adhat alapot arra, hogy az ernyőnk határait átlépjük. Olyan erős szélben repülni, amelyben gyorsítás nélkül már tolatnánk, örülség. Még az abszolút top-pilóták sem repülhetnek akármilyen helyzetben padlógázzal. Sok sikert a gyakorláshoz! ■



**Huszonegy éve repülök sárkánnyal. Már növendék koromban klubot alapítottam, pedig akkoriban azt gondoltam, sosem fogok rendszeresen megtanulni repülni: hónapokig járkáltam a kezdőpályára, már mindenki, aki velem kezdett, magasról repült. Sosem jön össze az az "A" vizsga – gondoltam, mígnem egy szép tavaszi napon sikerült, és még az első magas starton is túlestem végre, Óbudáról a szeméttelépig, hasamra húzott trapézal.**

A nyaram azzal telt, hogy azon meditáltam, miért nem sikerül nekem megragadni a levegőben. A vágyat a fennmaradásra olyan tökélyre vittem, hogy végül a gép maximális sebességét megközelítő erejű szélben sikerült 15 percet lebegnem és mindjárt hátra is sodródnom.

Azután évekil az azon filozofáltam, hogy sosem fogok ötórázni, pedig már hány társamnak sikerült!

Azután sikerült nekem is.

De vajon mikor jön össze a koszorú, az első igazi táv? Nekem talán soha.

Azután így voltam az 50 kilométerrel is, majd az első százassal. 96 km-t már sikerült repülnöm, csak az a fránya százassal nem jött össze soha.

És a másik szívfájdalmam, hogy vajon mikor sikerül célba érnem? Szálltam már le a cél előtt pár kilométerrel, sőt egyszer 100 méterrel is, nyertem már versenynapot távval, de vagy versenyrendező voltam a nagy célba érésekkor, vagy elbaltáztam a lehetőséget.

Vajon mi a siker titka?

Sokat beszélgettünk erről növendékeimmel és a válogatottakkal, amikor már a keret felkészítője voltam. Legfogékonyabbak a lányok voltak: meghallgattak és megfogadták amit hallottak. A 93-as nemzetin mindkét lányunk célos volt, magyar rekorddal. A 94-es női VB-n Amerikában a célba ért magyar lányok mindkettőnk könnyét kicsalták, Zsótér Andrisét, a női csapat mentoráét is, és magam is elszorult szívvel, meghatódva éltem át lányaink sikerét.

## A titok

A franciaországi EB-n a levegőből élvezhettem a szinte teljes magyar csapat célba érését, hogy csapatvezetőként én is melléjük szállhassak, csak hát nem versenyzőként, hanem öröm-repülőként.

Azután elő-EB, EB, VB-k, nem versenyeztem komolyan, nem voltak nagy eredményeim.

Nem jött a százassal, a nagy táv.

Mi a titok?

Évikével feljegyeztem a térképészegélyére a három bűvös szót:

**KITARTÁS, TŰRELEM, FELHŐ.**

- Mindig erre nézz, mielőtt feladnád, akár 100 méteren is!

És milyen jó volt látni a női világbajnokságon Hajdúszoboszlón, ahogy a négy lány kitartással és türelemmel felhőről felhőre ugrálva szállt a cél felé...

A dunaújvárosi repülőtér kocsmájában ma nincs nagy tolongás. A tegnapi repülésemkor a felhő alatt kepeszkedve megvert az apró kemény szemű eső, a szemem kiszáradt, csak homályosan láttam, és összevissza pislogtam, de nem láttam meg a célt, Kalocsa repülőtérét.

A kalocsai repülőtér! Pedig de szerettem volna ott leszállni, a GPS és a magasságmérő tanúsága szerint hangyányi magasság kellett volna csak a végsiklášhoz. A levegőben úgy tűnt, hogy a hátszéllel megvan a siklášból a cél, de a Duna túloldalán ravasz szembeszél fogadott és elrontotta életem első célba szállásának örömet.

Pedig ezen a versenyen, Évike emlékére igazán beérkezhettem volna oda, ahol két éve, új gépével, életem első loopingját gyártottam; és leszállva ugyanazt az örömet láttam csillogni legkedvesebb pilótatársam szemében, amit Ő láthatott oly sokszor a miénkben, amikor Érte autóztunk a célba, vagy végigélveztük ahogy elérte a napi kitűzött célt: a CÉLT.

Nemcsak, hogy nem értem célba, de a szemembe szóródott eső miatt alig látva, hosszú évek óta először elestem a leszálláskor, mert hátszelesre sikeredett a behelyezkedés.

Húsz éve repülök szemüveg nélkül. Úgy látszik, nem mindig jó az, amit régóta csinál az ember. Lehet, hogy régóta megúszom csak, lehet, hogy nem helyes szemüveg nélkül repülni.

Tanulni sosem késő. Tavaly mindig magammal vittem az ajándékba kapott rózsaszín szemüveget, de csak kabala volt inkább, mint védőeszköz.

A dunaújvárosi kocsmáros nem más, mint a világ egyik legjobb ejtőernyőse Mészáros Gyuri. Ha Ő ajánlja a szemüveget, hinnem kell neki. Olcsó eje szemüveg, áldozhatok rá.

A starton beöltözve úgy tűnik, hogy zavarani fog a szokatlan "ruhadarab", de hát, próba szerencse. És egyébként is, akiről ez a verseny szól, Ő is mindig szemüvegben repülte hihetetlen eredményeit.

A vontatógép - nicsak, Patron az! - méltóságáteljesen gurul elém, de jó, biztos kézben tudhatom magam. Azután eszembe jut, hiszen itt nincs is rossz vontató pilóta, valamennyien a világ legjobbjai, évek óta üzik ezt a szakmát. A start után még integetni is van mód, majd alig 100 méteren már a termikben forgunk. Nem is emelkedek 350

méternél feljebb, csak oldom a kötelet és hagyom a sárkányt tovább forogni az ismerős dunaújvárosi kukoricaföld felett.

Alattam húzzák Szerda Lacit, eljártam a szokásos játékot, mit keres itt, amikor vasárnap van. De szokása szerint Őt ez nem zavarja abban, hogy leoldjon és mint a rakéta tekerjen felfelé. Na Laci, ha Te fogod a közepét, akkor én még inkább. Kaján örömmel látom, hogy távolodik tőlem, ez a légi harc ugyan az enyém, de tudom, az ország egyik legjobbjával van dolgom, ő ugyanúgy megtanulta a kitartás-türelem leckét, még ha nincs is a térképe szegélyére írva.

A felhő már közelebb van hozzám mint a föld, lapos gomolyokkal van tele az ég, amerre látok.

Nem várom meg amíg beszív, 2000 méter körül hátat fordítok a reptérnek és bekapcsolom a GPS-t. Elindulok a kurzuson, a cél 113 km-re innen a pogányi repülőtér. Megcélozom a legkontúrosabb karfiolt és süvitek felé. Alatta meglátom a kerengő kis színes molyokat, tekeregnek felfelé, festik a láthatatlan buborékot. Felettük érek a felhő alá, a kezem zsibbad, kicsit kemény ez a váltó nélküli szárny, de a teljesítmény meg-



éri a kapaszkodást. A felhő szél felőli oldalán elkezd csipogni a varióm. Balra döntöm a szárnyat, valamiért mostanában balra jobban érzem az emelés minden rezdülését. Jobbra nem is megy igazán. A szárny aszimmetrikus, vagy tán én? Nem tudom. Eszembe jut, Éva is balos volt, egyszer Franciaországban azért dobott egy nullát, mert idegesítette a sok jobbra köröző sárkány. Odébb repült és alacsonyan kóválygott csak hogy ne kelljen jobbra körözni.

Lám ismét, mint annyiszor, repülök és Rólad gondolkodom, Rád emlékezem.

Ekkor szárnyam megremeg, furcsa, szűk dobás jelzi, itt valami erősebb, nagyobb emelés dohog, érdemes meredekebben beledolgozni a repülőt. Csak hát meg kell vele küzdeni.

Amíg küszködök, látom, mindjárt a felhőben vagyok, a magasságmérőm 2100 méter felett jár.

Otthagynom az alattam kepeszkedő Szakócát és a többieket, hiszen annak kell elsőként vállalkozni, aki fölül van, ez pedig most én vagyok.

Nekiindulok, a GPS mutatja az irányt, de valamiért balra lesodródtam vagy 2 km-t. Elindulok, de a gép állandóan balra megy, jobbra fordítva vissza visszakacsint a bal pályára. Tartani kell. Húzna?

Alattam hozzám képest jócskán mertülve szinte merőlegesen repül egy Klassic. Nem követem, úgy tűnik szerencsésen alig merülő útvonalat fogtam ki, és azt tudom, hogy amíg ez tart, nem célszerű a szélirányra merőlegesen haladni. Csak hát távolodok folyamatosan. Mintegy 35 kilométert tettem meg, és máris eszméletlen fáradt vagyok. Ránézek a térképem szegélyére. Most az van ráírva: SOHA NE ADD FEL! Hát erre most szükségem lesz. Egészen a 6-os útig sodródok. Ennyit már nem szabadna eltérnem! Erőteljesen a cél irányába fordítom a gépem, és megállapítom, messzebb vagyok tőle, mint a tavalyi legnagyobb repült távom. Nem baj, ebből a magasságból idén is megvan az ötvenes – szólal meg bennem a térképszegély józanságát lefitymáló kényelemszeretet. A csuklóm majd leszakad, minden kis lütyténésbe belekorrigálok. 900 méteren már feladom, sehol egy emelés, és a hátszeles végsiklással jó messze kerülhetek.

Nicsak, odalent egy leszállt gép, őt már megvertem.

A 6-os útig sodródva Tolna mellett járok, amikor egyenesen elhúz délnek egy vitorlázó gép. Kecses fehér karcsú szárny. Aha! Ócsénybe megy. Ha jobb a feladat, Ócsényt én is elértem volna, mert a szél inkább arra fúj.

Enyhe rángás fut át az emlékeimen... Az Ócsényi cél, amit öt éve Évike is elért azon a Nemzetin, amikor az utolsó előtti napig vezetett a versenyben. Akkor azt tanácsoltam Neki, svancoljon, azaz kövesse az esélyeseket. Vagyis tegye azt, ami célra vezető. Nem fogadta meg a tanácsomat, el is vesztette a Nemzetit. És most? Én megfogadom e saját tanácsomat, hiszen elhagyva a bolyt, egyedül tekergek, rádió sincs nálam, csak magamra számíthatok...

Enyhe rángás fut át szárnyamon. Eszmélek, hiszen fordulóban könnyebben pihenek, csak meg kell fognom a termiket és a körözésben már átmozgathatom görcsösségig elgémberedett ujjaimat. 800 méteren a rángás durva dobálás, nincs meg teljes körön.

Valaki azt súgja: „Hát nem Te mondd, hogy kitartás? Nem Te papolsz a szívósságról? Tessék itt az emelésed, mutasd csak meg!”.

A hangszín olyan ismerős, és a csoda, hogy itt a semmi közepén egy buborék emelkedik...! Gyerünk, a fenébe, nem cukorból vagyunk! A gomolygás egyik fele emel, a másik elejt, de összességében a magasságmérőmon a számok mértéke növekszik. Eleinte csak méterekkel, de azután, hála jó gépemnek, annak, hogy kantnira állítva is alig merül, sikerül kiköröznöm az emelést. Áthúz alattam egy sárkány, de semmit sem talál, rohan tovább nyugat felé. Utána nézek, talán lát valamit. Az én emeléseim azonban itt van. Emelést pedig ott nem hagyunk.

A cél közelebb van már, mint ahonnan jöttem, túl a félúton hamar ismét 2000 méter fölé kerülök. A délutáni fényben hihetetlen, hogy lesz majd még termik, ezért a felhő alapjáig merészkedek. Az ujjaim nagyon fáznak, de ha egyszer kitartás, akkor kitartás.

Látom a Szekszárd felől kanyarodó utat, Bonyhádót, amit már mindenképp túlrepülök, és lám három gép is ott van a földön, a város innenső oldalán. Most már csak a



kurzusra vissza, minél jobban. Kúszok a völgyben húzódó út fölé, és látom, Pécsváradnál már nem jutok tovább, utamban a Mecsek keleti oldala. Keresem a leszállókat, siklom, nyugodtan simán, bár szétgyúrt és elfagyott kézzel. Később majd megtudom, mínusz 6 fok volt 2000 méter felett, de most fájó ujjaimra csak a kapaszkodást tudom indokként felhozni. A lábam is kivan, pedig azzal egyáltalán nem kéne dolgoznom, mégis valahányszor emelésbe kerülök, önkéntelenül megfeszítem. Majd leszakad a vádlim. 400 méteren látom, itt a terep magasabb, mint a dunaúji reptér, lehetek 200 méteren a talajtól.

Elérem a helyet, ahol az út befordul a mecseki erdőbe, kinyitom a hevedert, itt fogok leszállni, majd 90 km repülés után ismét nem értem el a célt. Nem bírom én ezt fizikummal.

És ki tudja, eljutott e eddig valaki, hiszen magam előtt senkit sem láttam a levegőben.

A behelyezkedéshez még túl magasan vagyok, elindulok a napsütötte lejtő felé, ahol megcsippan a varió.

Vékony hangon csipog, mintha vékonyabb lenne a hang, mint rendszeren...

Talán megint Valaki segít...

Az emelés vélt magja felé fordulok, szűk és dobálás, most nincs idő kétkedni, meredek

szűk spirállal azonnal fogom a közepét. Ha csak száz métert nyerek, nem kell a domboldalba szállnom, ott a fennsíkon hátrébb egy nagy tisztás kényelmes leszállóhelyet ad.

Visszaemelkedek 800-ra és már látom: elérem a következő falut is. A GPS a célt 26 km-re jelzi. Ha kétezerig mennék, ha ez emelne addig, meg a hátszél... Nem merem folytatni a gondolatsort.

Jobbról alacsonyan felém száguld egy piros-fehér szárny. Krisztián! De jó, hogy itt vagy. Ugye látsz? Ugye Te is megtalálod ezt a kis buborékot itt?

Az én emeléseim már 2 méter másodpercenként. Krisztián ugyan marad le, de láthatóan ő is emelkedik. Elengedem a kormányt és a zippzáramat próbálok visszazárni. Kibukok az emelésből, elengedem a hevedert, és újra megkeresem a magot. Megvan.

Krisztián nem egészen ezt tekeri, mutatom, itt az igazi, de szegény lejjebb van, nem úgy lát engem, mint én Őt. Újra a zippzárhoz nyúlok, mert kényelmetlen így tartani a lábamat. Most végre a termik ismételt elvesztése árán behúdom, de már tudom hol kerültem ki az emelésből és a 2000 méteres magasság ismét közel van. Most már csak a körözésre koncentrálok. Fel, fel, mert ha itt, 24 kilométerre a céltől feljutok kéte-

zer fölé, a hátszél és a jó gép siklószáma együtt még célba is vihetnek.

2200 méteren szállok ki az emelésből, 23 kilométerre a cél. Otthagynom lent Krisztiánt, nem várok, elindulok, ki tudja talán a végsiklás felé. Nézem a műszert.

Magasság 2000 méter, távolság 21 km. Siklok, keresem a repülőteret. Jobbra tölem a Mecsek déli lábán Pécs terül el. Hányszor szerettem volna már látni ezt a képet! És most, amikor itt vagyok nem érdekel más, csak a magasság és a távolság aránya, beérek-e a célba innen, vagy ismét eljártssza velem a sors a cél előtti padlózás keservét.

1600 méteren 17 kilométer a távolság, a reptér pedig sehol.

1300 méter 14 km. Nem érek be. Halványulnak a fények, vagy csak én látom így. Elöttem árnyékos terület, lehet, hogy Krisztián csinálja jól, ha beleemelkedik az utolsó felhőbe, és megy fel, ameddig csak lehet?

Egyszer csak csippan a varió, fájó kezemmel megmarkolom a kormányrudat és rádőlök a lökdösősen emelő, de mégis jól ismert lány, láthatatlan tenyérre, ami egyre masszívabban emel. Nyerek vele több, mint 300 métert. És ekkor hatalmasra duzzad az arcom!

Rájövök, hogy túlrepültem életemben először a 100 kilométeres távot, ami önmagában is nagy eredmény. És már tudom, az eddigi siklási aránnyal számolva minden józan számítás szerint célba kell érnem!

Célba fogok érn!

A GPS-re nézek, mennyire is vagyok még. A műszer meghülyült, össze vissza mutat. Nem! Le nem merülhetett, mert friss akkumulátorokkal láttam el, és ráadásul a levegőben kapcsolom be. Akkor meg mi van? A műholdak elveszve, emlékszem utoljára kb. 13 km-re voltam a céltól, most 1600 méteren csak abba az irányba kell siklanom és meg kell látnom a repteret.

Siklok, de nem látok semmit. A merülés az eddiginél nagyobb, megijedek, talán korábban hagytam ott az emelést. De ostoba vagyok, hiszen az emelés mellett merülés van, lehet, hogy semmi tartalékot nem hagytam magamnak?

A sok éves tapasztalat mást mond, de mégis elbizonytalanodok, jó lenne látni hol az a reptér, nehogy most meg elkolbácsoljak mellette. A magasságom vésszen fogy,

a vélt siklózög irányában keresem a reptéri épületeket, a vitorlaüzem nyomait, a célt, amit el kell érnem.

Alattam vésszen közelségben a házak, Pécs déli kertvárosa. Minden olyan ijesztően közeli.

Talán most sem sikerült megfejtenem a titkot?

Hol a cél?

Hirtelen az árnyék alatt messzebb, mint gondolom, ott a reptéri ház, három sárkány előtte, ők már célba értek.

És én? Aggódva lesem a reptéri ház melletti fákat, vajon koronájuk fölött eltűnik, vagy eltűnik a mögöttes tájrészlet? Nagyon neccesnek érzem, de úgy látom beérek. Pár száz méteren és pár kilométerre a reptértől kiterjedt emelés fogad. Vagy száz métert emel rajtam, ezzel az arcom ismét kerek és hatalmas!

CÉLBAÉREK! Nem is akárhogyan!

Térdem alá tolom a trapézt és az utolsó két kilométert úgy nagyfiúsan, száguldva teszem meg.

60-80 méteren átsuhanok a cél felett, magasságom és sebességem révén még egy hatalmas iskolakörre is futja.

Lent a célvonalon – ki más! – Attila intget, és hogy hazaértem, azt mi sem bizonyítja jobban, Gyuri bácsi áll mellette, szál-lásadóm, mentorom, szakági vezetőm, barátom. És körben pécsi klubtársaim, akik, ha kicsit sárgák is, de mind örülnek, mert itt tudnak örülni a másik örömeinek.

Kicsit távol szállok le tőlük. Nem megyek közel.

Először meg kell köszönnöm annak ezt a sikert, aki utamon végig kísért, akinek repülő pályafutásom során a legtöbbet köszönhetek, a legtöbb szépséget, a legtöbb örömet, a legtöbb eredményt, de sajnos a legnagyobb fájdalmat is!

Nem tudom, hogy megfejtettem-e a titkot.

De a célt elértem!

És ahogy egyszer már Japán után megtehettem, most megteszem újra itt a pécsi repülőter fűvén térdelve és hangosan, mégis elhalóan kimondom:

– Köszönöm, Évike!

**Kerekes László**

Fotók: **Hegedüs-Nagy Szilvia**

## A Menyhárt Éva Emlékversenyéről 21



**Kedves Sárkányosok!**  
**Azt gondolom, hogy ezen a fórumon, mint résztvevők, mi is kifejezhetjük a köszönetünket az emlékversenyt szervezőknek, és csak gratulálhatunk mindazoknak, akik e színvonalas verseny előkészítésébe és lebonyolításába ennyi munkát fektettek. A verseny területén abszolút kezdőként, nyilván nem rendelkezem sok tapasztalattal, de**

**talán kívánhatom magunknak, hogy legalább ilyen szinten rendezett versenyeken találkozzunk. A rendezők közül mindenki kitett magáért, s a közreműködőkről és a vontatókról is csak jókat lehet elmondani! Néhány villanásnyi emlék a versenyről – a teljesség igénye nélkül – hogy a lebonyolításról képet kapjanak azok is, akiknek nem volt módjuk eljönni.**

**Regisztráció:** A felkészültségből és hozzáértésből eredően nyugodt, kellemes hangulatú jól átgondolt és precíz, checklista-szerű ellenőrzés és dokumentálás, kiváló számítástechnikai háttérrel

**Kellékek:** Átgondolt módon összeállított egységcsomag, és az egész versenyt végig követő, Hemi által alkotott, gyönyörű versenyemléma

**Emléktárgyak, kiegészítők:** Színvonalas, jó minőségű, szép kivitelű pólók, emléklapok, folyamatos minibörze minden elérhető összegért

**Elhelyezés, körülmények:** Akár a szállodai részben, akár kültéren kulturált módon volt megoldva – soha rosszabbat

**Ellátás:** A kétfogásos kiadós meleg vacsora megszervezve, tálalva, kajajegyes rendszerben, folyamatos büfé, TV

**Információk:** Minden médiából, a FIT-től jól kiértékelve, NET-es időjárás előrejelzés és a jelenlevők „szaktudása”; mindez együtt kiválóra vizsgázott

**Verseny-megnyitás:** Diszkrét, méltóság-teljes és megható

**Versenyek:** Komoly feladatkiírások és ebben tetszetős egyetértés, jól megválasztott céltávok, villongó viták helyett

**Verseny bonyolítás:** Következetes és szigorú startbonyolítás, pergő startolások, kitűnő startszolgálat

**Repirányítás:** Tökéletes együttműködés és tevékenység-összehangolás, vitorlázókkal párhuzamos repüzenben

**Verseny-értékelés:** Gyors, modern, pontos és alapos, az óvának még a gondolata sem vetődött fel

**Vontatás:** A jó szervezésnek köszönhetően folyamatos és dinamikus, két ingyen vontatást is kigazdálkodtak a rendezők

**Vontatók:** Tök jól húztak!

**Visszaszállítás:** Jó információ-begyűjtés és -átadás, gyors és problémamentes összeszedés

**Versenyzárás:** Sajnos, nem voltam ott, de feltételezem, hogy az is méltó volt Évike emlékéhez és a verseny színvonalához

**Időjárás:** Kegyes és kegyetlen – összességében szerencsénk volt, így jövőre a jó Istent is bevehetjük a szervezők közé...

Fiúk! Lányok! Mégegyszer köszönjük



alapos és áldozatos munkátokat! Kívánom, hogy jövőre ugyanígy bírjátok, és mi még többben legyünk!

**Horváth Zoli**

Fotó: **Hegedüs-Nagy Szilvia**  
(Összesített végeredmény a 22. oldalon, részletes tudósítás következő számunkban – a szerk.)

	Név	StNo	Csapat	5/12	5/13	5/14	5/16	5/18	Összpont
1	Borovszky Gergely	26	Napkelet	420.588	818	752	141	819	2951
2	Szerda László	6	Malév	0	797	647	551	432	2426
3	Hencz Krisztián	30	Klivent	136.091	752	450	62	504	1904
4	Kecskés Péter	14		0	514	606	178	459	1756
5	Kerekes László	35	Felbújtó	349.825	789	221	0	94	1455
6	Újhelyi Balázs	8	Klivent	0	1000	409	0	0	1409
7	Czigler Elek	16	Klivent	0	729	175	108	229	1242
8	Gergely Sándor	18	Felbújtó	105.957	331	27	261	515	1240
9	Borbély Tibor	32	Napkelet	0	754	190	0	285	1229
10	Gyurkovics Ferenc	3	Klivent	0	94	610	78	402	1184
11	Gruber Ferenc	24	Napkelet	0	708	463	0	0	1172
12	Szász Péter	10		245.51	699	137	0	0	1081
13	Kutasi Ferenc	2	Malév	0	492	114	68	226	900
14	Szabó Gábor	4	Vasmadarak	804	94	0	0	0	898
15	Mészáros Ferenc	21	Vasmadarak	0	519	42	77	214	852
16	Medák Tamás	17		758.45	0	0	0	0	758
17	Balkó Imre	7		0	699	0	0	0	699
18	Takács Géza	20	Felbújtó	161.929	0	0	485	0	647
19	Farkas Viktor	28	Felbújtó	0	616	0	0	0	616
20	Filipovits Attila	15	Vasmadarak	0	365	0	0	181	545
21	Erdelics Zoltán	27	Napkelet	0	104	357	62	0	523
22	Ferencz Lajos	25	Vasmadarak	0	279	0	202	0	482
23	Majoross István	11	Malév	0	254	140	16	0	409
24	Hován Róbert	5		3	188	211	0	0	401
25	Vitkovszki József	22		0	276	0	0	0	276
26	Filó László	29		0	0	0	0	0	0
27	Horváth Zoltán	34	Malév	0	0	0	0	0	0

### A győztes: Borovszky Gergő

Fotó: Hegedüs-Nagy Szilvia



Drága Barátaim! Nagyon köszönöm mindazt, amit Évi emlékére tettetek. Biztos vagyok abban, hogy a verseny méltón szolgálta az Ő emlékét, ugyanúgy szolgálta a sport tisztaságát, mint az Ő gondolatait. Van olyan emlékem Évivel, amikor azt mondta nekem, hogy szeretne megélni egy olyan versenyt, amikor nincs veszekedés, nincs „gumikorridor”; amikor a tiszta teljesítmény lesz a döntő! Ezt ti ezen a versenyen elértétek! Köszönjük nektek! Köszönet mindazoknak, akik ezt segítették. Személy szerint ígérem, hogy a jövőben minden el fogok követni azért, hogy a versenyeken Évéről megemlékezzünk!

**Buzády György**

a Sárkányrepülő Szakbizottság vezetője

# I. Gödöllői Segédmotoros-siklóernyős Találkozó



Akik figyelemmel kísérték a terveinket, tudják, hogy a második nekifutásra sikerült megtartanunk a motoros találkozót. Az időjárás most a kegyeibe fogadott bennünket, kellemes, szinte nyári időben volt lehetőségünk találkozni. Talán első alkalommal sikerült egy rövid köszöntő és bemutatkozás után, az ország különböző területein repülő, ismert klubok motoros pilótáit egy reptéren köszönteni.

A délelőtti órákban sorra érkeztek az ország minden részéről a tapasztalt „öreg” motorosok. Rövid regisztráció és a repülőtéri tájékoztató átvétele után, a résztvevők a késő délutáni órákig ismerkedhettek egymással, és az elhozott, bemutatott motorokkal. Láthattunk nagyon jól sikerült házi építésű motorokat, és megtekinthettük a kiváló gyári technikákat is. A nap programját a „véletlenül” beesett LÜI-ellenőrzés sem borította föl, mert a találkozóra érkező motoros pilóták személyi jogosításai, a légijárműveik nyilvántartásba vétele, és a gyalogosok számára tartott csörlős üzem jogosításai is rendben voltak, így jelentős észrevétel nélkül fejeződött be az ellenőrzés.

Délutánra a termikus aktivitás csökkent, a motorosok fölszálltak. Egyszerre 6-8-an repültek a reptér légtérében, végre a résztvevők, és az érdeklődők is láthatták a segédmotoros felszállás technikáját. A regisztráción megbeszélte területi és légtérkorláto-



zásokat mindenki fegyelmezetten betartotta. A telepített szlalom-pálya lehetőséget adott a repülési tudás ellenőrzésére, csiszolására, a célrasszállási „touch and go” lehetőség viszont csak kevesek képzeletét ragadta meg. A kötelező leszállásra kijelölt napnyugta időpontot, (ettől tartottam a legjobban!) példászerűen, 5 perccel előteljesítve mindeki betartotta. Ezért külön köszönet illet minden résztvevőt! Számomra bizonyították ezzel, hogy a motorosok képesek egy TMA alatt elhelyezkedő repülőtér elvárásait fegyelmezetten betartani.

A gyors elpakolás és a gyorsan elfogyasztott vacsora után, este 10 körül, Bíró

Ernő, Bíró Bálint, Móczó Levente (mint segédmotoros munkacsoport), és egy jó pár motoros pilóta részvételével kezdődött meg a segédmotoros szakmai tanácskozás. Bíró Ernő beszámolt a segédmotoros munkacsoport eddigi munkájáról, és vázolta, hogy milyen úton oldható meg a segédmotoros felszállási mód beillesztése a szakágba. Bíró Bálint fölvetette a biztonságos segédmotoros üzemhez szükséges siklóernyős alapképzettségnek a fontosságát. Az éjszakába hajló segédmotoros (mini-)konferencia az alábbi ajánlásokat hozta a további előkészítő munkával kapcsolatban:

1. A motoros siklóernyőzést, a továbbiakban, mint segédmotorral végrehajtott felszállást fogja értelmezni és kezelni, mivel a légi jármű csak felszállási módjában tér el a siklóernyőre jellemző repülési tulajdonságoktól. Kérjük, hogy a közös álláspont kialakítása miatt, a jövőben minden érdekelt ennek szellemében értelmezze a motoros siklóernyőzést.

2. A munkacsoport kizárólag a sportcélú segédmotoros siklóernyős felszállások tárgykörével foglalkozik. A gazdasági és kereskedelmi jellegű repülések szabályozásának megalkotása teljes mértékben kívül esik tevékenységi körén.

3. Az előzők értelmében fölkértük Bíró Ernőt, hogy a kiképzési utasítás segédmo-

toros (a csörléshez hasonló) felszállási mód dal történő kiegészítését tervezze meg, és készítse elő.

4. A konferencia ajánlása szerint, a segédmotoros felszállások végrehajtásához ajánlott siklóernyős minősítési szint a P1 (pilóta 1 = „B” vizsga) Az ajánlás szerint, a jövőben, legálisan, (a pilóta biztonságát szem előtt tartva) a segédmotoros szakoktatók által kiadott jogosítással végezhető majd.

#### Egy kis motoros statisztika :

A segédmotoros repülésben jelentős résszel bír a technika házilagos készítése, illetve a gyári motor házi beszerelése, kiegészítése. A pilóták jelentős része nem rendelkezik „B” vizsgával (sajnos), megítélesem szerint ennek a motiváció hiánya az oka, nem a repüléstechnikai tudás. A pilóták nagyobb része több, mint egy éve repül, repült idejük többnyire meghaladja a 10 órát. Segédmotorral legalább 1 éve, vagy 4-5 éve repülnek. A motorral repült idejük alapján a létszám fele 10 óra alatt, a másik fele 10 óra fölött repült. A két pilóta által megadott 140-160 óra segédmotoros repült idő igazán figyelemre méltó!

S végül: ha jó buli volt... jövőre ismét találkozunk!

**Szabó Ernő**  
RAIR Aero Club

Fotó: a szerző

## Balatonfőkajár: IV. Sirály Kupa sárkányrepülőknek



**Ebben az évben Balatonfőkajár adott otthont az UL Nemzeti Bajnokságnak, az UL Balaton Sirály Kupának és hagyományosan a sárkányosok légivontatásból rendezett táv- és célrasszálló versenyének.**

Amíg az UL versenyszámok zajlottak, a sikló sárkányok kis létszámú csapatának tagjai pénteken egy, szombaton két vontatógéppel, 9 nevezett versenyzővel távfeladatokat repültek, vasárnap célrasszállásban vetélkedtek.

A pénteki napon fátyolfelhő alatt képződtek az alig látható gomolyok, és a szabadtáv-feladatban a levegőben kellett eldönteni, melyik bizonytalan irányt válasszuk a levegőben maradásra: a cirrusz szélén kepeszkedve sodródni a széllel, bízva egy erősebb emelés megérkezésében; vagy keresztbe repülni a közép magas réteg szélirányának, és minél magasabbról indítva átugrani egy a Balatonnal párhuzamos kék sávot, a távolban mutatkozó cumulusok elcsípésében reménykedve.

Az utóbbi megoldást hárman választottuk. Medák Tomi rutinjával és jó gépével elérte a gomolyokat, és 85 km-el célbaért Ócsénybe. Ez Főkajár-rekordnak számított. Én 25 kilométeren, Gergely Sanyi 15-ön padlóztunk, nekünk nem jött be a kurzus tartásával a levegőben maradni.

Gergely Peti azonban a sodródás és a levegőben maradás mellett döntött. Jó taktikai érzékkel csak tekert és sodródott, repült

vagy 6 órát olyan időben, amikor a fennmaradásban is kételkedtünk – 105 km-rel megnyerte a távkupát és a hozzá járó 10 ezer Ft-ot. Szüksége is volt rá, mert a kurzustól való eltérése miatt ennyibe került szegénynek a visszaszállítás...

Másnap hiába írtunk ki nagyobb feladatot: a talajmenti nyugati áramlás kikétkítette a Balaton kanyarja mellett az eget, és messze voltak tőlünk az emeléseket ígérő felhők. Rázós vergődés után sikerült csak



kiemelkedni, néhányan úgy éreztük, a gépünk vált instabillá, de csak az időjárás volt szokatlanul turbulens.

Drexler Peti versenyen kívül 92 km-t repült, egészen a Mecsekig. Szakóca 60 km-es távval feljött a 3. helyre, és ezzel eldőlt a távrepülő verseny sorrendje.

Másnap célrasszállás: izgalmas versenyben, a legtermikesebb időben Horváth Zoli nyert, másfél méterre megközelítve a célt; Gergely Petitől elvéve a célrasszállás 10 ezer Ft-ját, aki pedig 3 méteres távolsággal sokáig vezetett. Gergely Sanyi lett a harmadik legpontosabb.

Kilenc nevezett és három versenyen kívüli pilóta, két vontatópilóta, egy rendező és 3 barátnő élvezte végig ezt a kis uli-buli libakergető versenyt, amelynek eredményei a nagyokéval vetekedtek és ráadásul az MKK-ba beadhatók.

Úgyhogy öszre – az Agrofor Kupára – lehet, hogy mégiscsak nyílt versennyel pályázzunk?

Guriga



### Paramotor eladó!

125cm<sup>2</sup>, 28LE,  
3 tollú, carbonszálás,  
állítható  
Aviatika sróffal,  
kb. 40kilót tol.  
Kiss Lajos  
(30) 212-5000



**Eladó**  
egy otthon készített  
hátimotor  
betegség miatt.  
Önindító,  
szelés akkus, töltővel együtt.  
Adok hozzá  
tartalék légsavart is.  
Súlyja 25 kg.  
Ára 350.000,Ft  
Tel.: 06-309-530-870  
Szabó József

## II. Klivent Kupa

### 2001. évi Sárkányrepülő Nemzeti Bajnokság versenykiírás:

Rendezője:

A NYÍREGYHÁZI LÉGISPORT EGYESÜLET KLIVENT 2000  
SÁRKÁNYREPÜLŐ SZAKOSZTÁLYA

Igazgatója: GYURKOVICS FERI

Repvez: CZIGLER MIKLÓS

Főtámogató: KLIVENT 2000 Kft.

Helye: REPÜLŐTÉR, NYÍREGYHÁZA

Ideje: Július 20-28.

Versenynapok: július 21-28. (6 értékelhető nap)

#### RÉSZLETES PROGRAMOK:

2001. 07.20 16:00-tól 22:00.-ig Regisztráció a Klub társalgójában

2001. 07.21 09:00-tól Első eligazítás

2001. 07.21 Első versenynap

2001. 07.26 és 07.28 között (időjárástól függően) Utolsó versenynap

Az utolsó versenynapon 19 00-kor ünnepélyes eredményhirdetés, majd ezt követően záró fogadás a meghívott vendégek jelenlétével.

RÉSZVÉTELI DÍJ: 12000 FT/REPÜLŐESZKÖZ.

A nevezési díj a következőket tartalmazza: Rendezés, koordináció, a startszolgálat rendelkezésre állása, díjazás, és a sokat hiányolt póló.

NEVEZÉSI HATÁRIDŐ: 2001. 07. 20., 22h

Utólagos nevezés nem lehetséges!

NEVEZÉS FELTÉTELEI: MRSz-licence, érvényes orvosi, vontathatói jogosítás megléte, az aktuális szabályozásnak megfelelő kioldó, alkalmas, nyilvántartott szárny, rajta jól látható lajstromjel, a kormányrudon kerék.

VONTATÁS: A vontatópilótákkal rendezve kölcsönös megegyezés alapján. (előreláthatólag 5 Ft/m)

A versenyzők ill. kísérőik a szállásról, étkezéssel és a visszaszállításról maguk gondoskodnak, melyhez a rendezőség segítséget nyújt (a tavalyi évhez hasonlóan)

SZÁLLÁS: Terveink szerint a reptér szomszédságában lévő MG Főiskola kollégiumában, ill. a verseny helyszínén sátrazva.

SZÁLLÁS ÉS NEVEZÉS KOORDINÁCIÓ: 06/20/347-38-97 (Hován Róbert) telefonszámon vagy a hovanr@matavnet.hu e-mail címen.

EGYÉB INFO: 06/20/971-06-27 telefonszámon

## Pamír program 2001.

### A PODBREZOVA KUPA

újra meg lesz rendezve. Most jóval hosszabb lesz, mint már azt évek óta megszoktuk. A verseny színhelye az ismert starthe-lyekkel Podbrezova Lopej központtal az Alacsony Tátra és a Szlovák Érchegeység. Esetleg családias nyaralásnak is megfelel.

**Időpont: augusztus 3-12.**

**Regisztráció: aug. 3-án 20 óráig**

**Eredményhirdetés: aug. 12-én délelőtt**

**A versenynapok száma 8.**

**Nevezési díj: 23000 Ft**, ami tartalmazza a szállást kollégiumban (2-3 ágy, fürdőszoba, WC), reggelit, vacsorát, kulturális programokat, közös nagy zabálásokkal és sörivással, valamint a rendezést, térképet, filmet, trikót, reklámanyagokat. A szállítást egyenleg kell megoldani (minden autóra engedély a hegyre biztosított).

**Vendégeknek** a fizetendő költség 17000 Ft, amely a programokat is tartalmazza.

**Befizetés 2001. július 10-ig**, rózsaszín csekken az alábbi címre:

**Halmos Péter, 1077 Budapest,  
Kisdiófa u. 13.**

### VETERÁN TALÁLKOZÓ

A második programomat csak öregeknek ajánlom (minimum 40 éves kor plusz a repült évek száma együttesen legalább 50 kell legyen. Pl. Pamír 58+23= 81). Idén a Magas Tátrában lesz megrendezve a találkozó.

**Időpont: szeptember 13-16.**

**Színhely: Poprád, Garni szálló**

az állomástól 200 m.

**Költség 1200 SK** (szállás, reggeli, vacsora).

**Repülés** a reptérről és hegyről is. UL-t és csörlőt is várunk. És persze Téged sok szeretettel a Poprád repülő klub, Kocsán Gyuri főrendező és Vojtech Turán elnök.

**Befizetés lehetőleg szlovák koronában, 2001. Augusztus 15-ig (Halmos Péter, 1077 Budapest, Kisdiófa u. 13.)**

Pamír

## Növendéktábor sárkányrepülőknél

A Tajgetosz sárkányrepülő iskola újfent megtartja közkedvelt növendéktáborát, 2001-ben a „Szécsényi Csaba növendéktábor”-t. A részvétel feltétele: legalább 'A' vizsga, légiakalmasság, regisztrált szárny, MRSz tagság, 3 hónapnál nem régebbi legutóbbi repülés.

A tábor Pásztón lesz. Szállás a birkózócsarnokban (zuhanyzó és birkózószőnyeg van, hálózsákokot hozni kell) 300 Ft/nap. Igényesebbek szóljanak; ha kell, utánanézzünk valami kollégiumi elhelyezésnek.

**Felszállítás a hegyre 500 Ft/db.**

**Kaja:** önerős, szokás szerint hideg reggeli, ebédre meghúzzuk a nadrágszíjat, vacsora az Ózonban, vagy tetőzés szerint máshol.

**A rendezés díja:** 9000 Ft június 15-ig befizetve vagy postára adva (Kánnár László, 1201 Bp. Jósika u. 24.), utána 11000 Ft. Ez magában foglalja középfokú elméleti tanfolyamot, középfokú elméleti vizsgát, napi egy felszállítást, rendezést, felügyeletet, bemutató repülést, és az igazi kezdőknek fáról leszedési jótanácsokat és segítséget.

A helyszínre utazás önerős, a helyi közlekedés szintén.

Pilóták is jöhetnek azonos feltételekkel, de a felszállításban a növendékeknek elsőbbségük van. Pilóták nevezési díja mérsékeltebb.

Távrepülés esetén az összeszedési infót szolgáltatjuk, esetleg(!) visszaszállítunk.

**Nyitás 2001. július 7-én**, szombaton 11 órakor a Nyikom leszállójában. Haza július 15-én indulunk, egy jó repülés után.

Máris lehet nevezni. 30/240-5860

Kánnár L.



**Kedves Hirdetőnk!** Kérem, ha teheted, hirdetéseidet minden hónap 2-ig E-mailen keresztül juttasd el hozzám, ha ez nem megy, az esti órákban telefonon is elérhetsz. SMS-ben nem fogadom hirdetésedet. Fizetni normál postai befizetési csekken lehet a következő címre küldve: **Cumulus Sárkányrepülő Egyesület 1113 Budapest Ábel Jenő u. 26.** A csekk megjegyzés rovatába kérlek írd be: „hirdetés”.

**Hirdetési tarifák: 1/6 oldal 500Ft  
1/2 oldal 1.000 Ft 1/1 oldal 2.000Ft**

**Pinczés-Balog Attila**  
hirdetésszervező

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

**Eladó**

**motoros sárkányrepülő  
CX-MD Racer GT XR**  
elől-hátul rugózott trájkkal  
503 2V motorral.  
Gyártva 2000. november,  
repült idő 10 óra.

**Ára utánfutóval együtt 1.1 M Ft**

**Tel.: 06-70 -224-0720**

**Hegedűs Károly**

**Eladó egy 5 éves,  
20 órát repült  
C15 motoros szárny**

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

5/4

Trabant motoros  
„Á” keretes sárkány  
CX szárnyal  
jó állapotban  
(45 órát repült)  
eladó

Ára 250 ezer Ft  
Boldizsár László  
Tel.: (06-87) 343-441

2/2

**C-19-es**

műszerezett sárkány  
Molson motorral,  
utánfutóval  
**350 ezer Ft-ért eladó**

**Tel.: (06-70) 219-0166**

**Füller Ferenc**

(3/2)

**SUBARU  
100 LE**

motorral szerelt sárkány  
hirdetője  
hívj a 06-30-9835-342  
mobilszámon!  
vagy küldj telefonszámot!

**VARIÁCIÓK!**

**Adok:**

"A" keretes trájkot,  
felújított trabant  
motorral  
szerelt (nem tuningolt)  
CX szárnyas  
motoros sárkányt

**Kérek:**

„profi” variációkat.  
Árkülönbözetet fizetek.

**Telefon:  
(06-30) 9835-342**

2/1

**Eladó**  
Stalker szép állapotban:  
120000-Ft;  
Airware Full Race pondró  
két éves: 34000-Ft;  
Mentőernyő két éves:  
40000-Ft;  
Púpos pondró  
mentőernyővel: 15000-Ft  
Kovács Endre  
Tel: (06-20) 350-6898

Jó állapotban lévő,  
1994-es, motoros sárkányrepülő  
eladó.  
Apollo CXM Racer GT/R típusú  
siklószárnyal,  
Rotax 503 2V DCIDI motorral,  
Apollo Racer GT típusú trike-kal,  
3 ágú AP-05 KL légsavarral.  
Ár: 850 000,- Ft  
Tel.: (+36-30) 237-0732 (Albien Peer)  
(+36-30) 260-9139 (Flibert István)  
vagy e-mail-ben: [edo@matavnet.hu](mailto:edo@matavnet.hu)  
[albien@freemail.hu](mailto:albien@freemail.hu)

**Eladók:**

1 db Foil 152 gyalogsárkány  
80 ezer Ft  
1 db Nova Xion 26 siklóernyő  
100 ezer Ft  
1 db IQ Sport siklóernyő  
40 ezer Ft  
Poszpisel Gyula  
Tel.: (30) 2217-253



**Wils Wing  
HPAT 158  
jó állapotban  
eladó**

Tel.: (06-30) 251-5461

**Bodnár Gábor**

Használt  
CX-MD szárnyat  
keresek  
megvételre

T. 06-30-281-91-37

Kovács Attila

**CX-MD szárny  
sérülten eladó**

1.5 éves 50 órát repült  
Ára 200E Ft

Tel.: 06-20 (9435-233)  
Prókai József

Eladó egy  
Apolló CX-19 szárny  
sérülten

40 ezer Ft-ért

T: (06-35) 350-081  
vagy (06-20) 9337-059  
K. Lászlóné Ildikó

Eladó  
Sedra (16 m<sup>2</sup> szárny)  
kétszemélyes  
motoros sárkányrepülő.  
582-es Rotax motorral szerelve  
(62LE), felműszerezve,  
lajtstromjelezve.

A finomvario kiakad felfelé, de  
keveset fogyaszt. 17 órát repült  
gyártva 2000. június.

Ára 1.46M Ft+ÁFA

Tel.: (06-30) 9574-755, Eklis Gábor

2/1

**C 17 TN  
motoros szárny  
eladó.  
25 órát repült.**

Tel.: (35) 311-832; (30) 249-2020

Köszönettel :  
**Tóth Imre**



Az enAIRgy  
siklóernyős iskola  
tanfolyamokat indít,  
tavalyi árakon!

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

Akciós ajánlataink:

Ernyők						
Típus	Szín	Súlyhatár	Állapot	DHV	Évjárat	Ár
UPVision	Rózsaszín	60-85	70%	2	1995	800DM
UPVision	Lila	85-110	Extra	2	1996	1000DM
UPVision	Lila	100-130	Extra	2	1996	1000DM
UPBoogie	Lila	70-95	Extra	1-2	1996	1000DM
AreaAspect	Sárga	100-130	Extra	2	1996	1300DM
AreaAspect	Kék	85-110	Extra	2	1997	1300DM
FreeXSpark	Kék-fehér	85-110	Extra	2-3	1998	1500DM
FreeXFrancis	Sárga-lila	80-110	Jó	2	1996	900DM
FreeXFurica	Zöld	70-105	1	1	1996	500DM
EchSaber	Fehér	85-110	Extra	2	1997	1100DM
EchResponse	Pirka	65-85	Új	3-Feb	2000	2200DM
EchApollo	Fehér	100-130	Extra	1-2	1992	600DM
EchTX	V.kék	90-105	Jó	3	1998	1600DM
ProDesignProFed	Sárga	100-130	Extra	2	1997	1100DM
ProDesignCarrier tandem	Fehér	130-200	Extra	1-2	1999	2000DM
Beülők						
Típus	Szín	Karabiner	Méret	Protektor	Évjárat	Ár
VorlonLiga	Lila		M	Artbag		200DM
UP	Zöld		M/L	Kemény		200DM
UP	Narancs		M/L	Kemény		300
Charly	Szürke		M/L	Hány		200DM
XTMosquito	Fekete-pirka		M	Kemény		200DM
XTMontara	Pirka		M/L	Kemény		200DM
FirebirdMontara	Lila		M/L	Kemény		200DM
Firebird	Lila		L	Kemény		200DM
VoodooXpress	Fekete-kék	gyors	SM	Artbag		500DM
Mentőernyők						
Típus	Súlyhatár				Évjárat	Ár
CharlyClou!!!	140kg				Új	660DM
Charly	100, 130kg				Használt	300DM
CharlySecondChance	86, 98, 118kg				Új	480DM
Vario, GPS						
Típus					Évjárat	Ár
Brauniger Competition	GPS-kábel	PC-kábel			1996	600DM
Brauniger IQBasic					Új	420DM
Flytech4010					1999	380DM
GaminII Plus					1999	500DM
Sisakok						
Típus	Szín	(rendlése)	Méret	Állvédő	Évjárat	Ár
CharlyInsider	Bármilyen			Igen	Új	240DM
Tiba	Fehér		M/L	Igen	1998	15eFt

6/4

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

