



A hazai szabad repülők lapja

Postacím:

Amatőr Siklórepülő Egyesület
1046 Budapest, Székpatak u. 21.

Szerkesztő: Kerekes László

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: siklorep@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:

**Thuróczi Endre
világbajnok!**

Fotó: Ferinc Vince

Mátrai starthelyek a válogatottnak

Tájékoztatásul: a Gyöngyösi Siklóernyős Sport Klub a kezeléséhez tartozó összes Mátra-starthelyen (Kékes, Galyatető-Mogyorós orom, Sárhegy-Csepjeterető, Gyöngyöspata-Havas, Nagyhársas) a válogatott keret tagok valamint a „tartalék” számára, a felkészülés elősegítése érdekében, biztosítja a bejelentési kötelezettség-mentes repülést. Ez azt jelenti, hogy bármely hozzánk tartozó starthelyről a területrendben meghatározott bejelentés és ellenszolgáltatás nélkül, vehetik igénybe a starthelyeket az általános repülési és területhasználati szabályok betartásával. Ez a könnyítés csak a válogatott keret tagokra és „tartalékban” lévő személyekre értendő.

Fritz Gábor

Felhívás a díjak rendezésére

Felhívom a klubok figyelmét, hogy az ígéreteik alapján nyilvántartásba vett személyek és repülőeszközeik után tartozásaikat mielőbb rendezzék. Az ezzel kapcsolatos költségeket ugyanis az eddig időben fizetők pénzéből előlegeztük meg. A továbbiakban előzetes befizetés nélkül senki nyilvántartását nincs módunkban megelőlegezni. A korábbi ígéretekre való hivatkozás helyett, az ellenőrzések során csak az érvényes licence illetve légialkalmassági kártya bemutatása szolgálhat igazolásul. Az adósok mindegyike tisztában van vele, hogy ki-ről van szó, ezért a tételes felsorolást most mellőzzük.

Tóth Zsuzsanna
siklórepülő ügyintéző

TÁVREPÜLÉS BIZTONSÁGTECHNIKA BÚVÁRKODÁS

**Mindez pedig Őlüdeniz kék egén és annál is
kékebb tengerében, szeptember 18-25-ig.**

Az évnek ebben a szakában a világ minden tájáról zarándokolnak a pilóták Törökországba, hogy aztán sok repült óra és kilométer után, tapasztalatokkal és élményekkel gazdagon térhessenek haza. Nektek a repülés mellett alkalmatok nyílik részt venni egy egynapos bűvártúrán, ahol mindenki képzettsége szerint, bepillantást nyerhet a tenger szintje alatti világba is.

Az utazás (repjegy, transzfer), a szállás (***, me-sés), félpanzió (reggeli, vacsora), valamint a bűvárkodás (felszerelés), a biztonságtechnikai tréning (automata mentőmellény, motorcsónak), egyéb szervezés (felszállítás stb.) ellenértéke **most csupán 104.500 konvertibilis magyar forint.**

**Minden résztvevő egy életnagyságú,
arcra ragasztott SMILE matricát nyer!!!**

További info és jelentkezés:

06-20-980-44-32

Jelentkezési határidő: augusztus vége

Eszter



Beszámoló egy ARANYÉREMről és még néhány dologról

Kezdjük a végén, a legfontosabbal: Thuróczy Endre újra – immáron harmadszor – VILÁGBAJNOK és másodszor – ez volt a II. Légi Világjátékok – WAG győztes! Az „Óreg Oroszlán” annak ellenére, hogy volt, aki úgy gondolta, már hullanak a fogai, megmutatta, még mindig Ő a KI-RÁLY! Kicsiny csapatunk – kiegészülve a versenyre kilátogató békéscsabai és egri különítménnyel – csapott is akkora ünneplést a Bajnoknak, amelyet még nem látott a világ. Na de menjünk sorjában.

Háromnapos autózás után, 16-án megérkeztünk a versenynek helyet adó reptérre, Beas de Segurába (valahol félúton Valencia és Sevilla között). Rövid terepszemle után meggyőződtem róla, hogy a helyszínt illetően rossz döntés született. A helyiek szerint is, néhány sokkal alkalmasabb repülőtérről szemben, politikai döntés alapján lett ez a reptér a verseny és a versenyzők „otthona” két hétre.

A reptér: két aszfaltcsík egy domb tetején, légkondicionált központi épülettel; két hatalmas, vadonatúj hangárral (erre még később visszatérek); egy vizesblokkal (3 WC, 4 zuhany, 5 mosdó); és egy teljesen rendezetlen területtel, ami camping céljait szolgálta. Ez a terület tele volt bokrokkal, tüskével, gyíkokkal, no meg skorpióval. Amikor panaszra mentünk a rendezőkhöz, azt mondták, menjünk szállodába (nem voltak tisztában anyagi lehetőségeinkkel), úgyis mindenki ezt fogja tenni.

Nagyot tévedtek, a versenyzők zö-

me ugyanazt a vörös port ette a sátrában vagy előtte, amit mi.

Mivel az elsők között érkeztünk, sikerült a vizesblokk közelében tábor vernünk, ami később nagyon hasznosnak bizonyult.

Két nappal később megérkezett a címvédésre készülő Thuróczy Bandi is. A háromgépes (Thuróczy, Gutimatuska, Ferinc-Varga) csapat háromgyede már megérkezett, hisz a csabaiak kiváló párosának repülőjét mi vittük.

A szakbizottság által eléggé magára hagyott csapat kapitányává „kineveztem” Bandit, tolmácsává pedig a mindössze 17 éves navigátoromat, Varga Zolit. Később ezt a felállást a csabaiak is megszavazták.

Az első felszállás során aztán (talán már meg sem lepődve) csak olajfát láttunk, ameddig a szem ellátott, jókora hegyekkel vegyítve. Kényszerleszállás esetére csak az utak voltak alkalmasnak látszóak. Néhány perc repülés után megpróbáltuk a térképet a tájjal összevetni, nem nagyon sikerült azonos pontokat találni elsőre. Kiderült, hogy egy nagyon régi, a dinamikus fejlődésen átesett út-, és településszerkezet változásait egyáltalán nem tükröző, de mégis a lehető legjobb térképet kaptuk a versenyre (a rosszabbakon talán még a helyiek sem találtak volna haza). A végére megszoktuk.

Szerdán elautóztunk Madridba a Gutti, Matuska VB-ezüstérmes kettősért. Lányom javaslatára – mint az ismeretlenek – egy HÍDROBBANTÓK feliratú táblával vártuk őket a kijáratnál. Visszafele betértünk egy bevásárló központba, némi enni- és innivaló beszer-

zése céljából. Nagy örömmel nyugtáztuk, hogy az itthoni ár felébe sem kerül a csapat kedvenc „fogkrémje”, a Bailey’s, rögtön magunkévá is tettük a készletet. A nagy melegre való tekintettel vételeztünk némi sert és tintót (vörösbor spanyolul), továbbá rengeteg üdítőt, ásványvizet. Utóbbiakból a csapat napi 30-40 litert fogyasztott, plusz az esti ser, tinta, fogkrém. Fogyott az ital rendesen.

Gyakorló repüléseinket igyekeztünk a reggeli és az esti órákban végezni, mivel a napközbeni melegben annyira híg lett a levegő, hogy közel ezerrel magasabb fordulatszám kellett azonos teljesítményhez és akkor még nem beszéltem a hegyek közötti hatalmas merülésekről.

A megnyitőig velünk voltak a hátimotoros siklóernyősök is, akik aztán versenyszámról versenyszámra továbbrepülve, egészen az óceánig jutottak. Náluk volt zsűritag Dr. Ordódy Márton.

A verseny során három csoportba osztották a résztvevőket: egy-ülékes

sárkány (26 gép), kétülékes sárkány (26 gép) és merevszárnyúak (10 egy-, 12 kétülékes), ezek a csoportok néha más feladatot repültek. Mindegyik kategória kettő állított motoros célraszállást; kettő korlátozott üzemenyagos számot; a kétszemélyes sárkányok és a merevszárnyúak hét-, az együlékes sárkányok hat navigációs feladatot (járómotoros célraszállással befejezve) repültek. A feladatok során oda-vissza át kellett repülnünk (néha sebességi szárként) egy 30-50 km széles és 1000-1200 m magas, hatalmas völgyekkel szabdalta hegyvonulatot, hogy aztán a túoldalalon egy kb. 900 m magasan lévő fennsík felett már biztonságban (kényszerleszállóhelyek) versenyehessünk.

A verseny egyetlen később eltörölt számát a mi kategóriánk repülte, ugyanis az első pár gép (köztük Guttiék) számára egy fordító jelet későn raktak ki. A verseny nagy része a rendezők által előre kiválasztott, kb. 45 fordulópont körül zajlott. Fentebb már említettem a

térkép hiányosságait, ezt csak fokozta, hogy a versenyző az igazgató fordulópon-
ok fotóit titokként kezelte (nem a megtalálásuk



volt a feladat, hanem ezek lefotózásával kellett igazolni a megrepült távot). Pl.: A fordulópont neve város volt, a valóságban 4-5 ház volt ott, vagy a térkép pár km-es körzetben egy magányos épületet jelölt, a valóságban 3-4 házcsoport volt viszonylag közel egymáshoz, így nehéz volt kiválasztani, hogy a rendező melyikre gondolt. A beérkező panaszok, reklamációk alkalmával az igazgató szépen mosolygott, mondta, hogy igazad van, de ez a te problémád.

Bandi rögtön az első számot (korlátozott üzemanyaggal repüld a legnagyobb távot) megnyerte, tudatosítva mindenkiben, hogy nem szeretné, ha rajta kívül ebben a kategóriában más is WAG győztesnek (Molnár Zoli szerint

aranyWAGinásnak) mondhatná magát. Ezt a pozícióját aztán egy kisebb megigazítás (egkek: egy elrontott célraszállás) ellenére sikerült a végére is megtartani. Visszatérve az első számhoz: 16 liter benzint kaptak, a mi Bandink 321 km-t repült belőle és még fél litert vissza is hozott (a visszahozott mennyiséget nem pontozták). Riválisai valamennyien kevesebbet repültek 300 km-nél.

Az egyik navigációs szám során a térkép koordináta-vonalai mentén kellett repülnünk, a vonalak találkozási pontjainál lehettek kitéve ponyvajelek (a négy égtáj kezdőbetűi), és ezek útmutatása szerint repülve (pl.: ha W betűt találtunk, akkor nyugatra a koordináta-vonalat követve, majd N, északra és így tovább) kellett megtalálni egy X

alakú ponyvajelet, majd vissza a reptérre, ahol járó motorral pontozott leszállást kellett végrehajtani a deckbe. Az útvonalon helyeztek el rejtett megfigyelő pontokat, ahol az útvonal pontos követését pontozták.

Egy másik számban a navigációs, tervezési, időtartási képességeket tesztelték, megspékelve egy kis sebességi résszel. Egy előre megadott kurzuson a felszállás előtt deklarált sebességet kellett tartani a pilótának mindaddig, amíg nem talál egy, a kurzust keresztező, 20 m hosszú ponyvajelet. Itt véget ér a sebességtartási része a feladatnak, de ebben a pillanatban indul egy másik stopper, egy óra állt rendelkezésedre, hogy a fentebb már említett 45 fordulópont közül a legtöbbet lefotózd, majd még mielőtt túllépnéd az egy órát, keresztezd a reptéren levő időmérő kaput. Emberes feladat volt.

Volt feladat, hogy egyenes és körpálya mentén (sebességtartással kombinálva) kellett X jeleket keresnünk, kiválasztva közülük a kurzustól 500 m-nél messzebb levő hamis jeleket.

A merevszárnyúak repülték a következő feladatot: 8 liter benzinnel repüld a legtöbb kört egy 32 km hosszú pályán, aminek egyik pontja a repülőtér. Minden kör végét egy touch and go jelzi, illetve az utolsót a leszállás. A csehek a Szambával mentek 3 kört, Yakovlev barátunk az Aeropraktal 4 kört, Philippe Zen (a szlovén Pipistrel által készített Sinus nevű teljesen kompozit építésű, már szinte movit, felinjektorozott 912-s Rotaxszal szerelt géppel) ment 12 kört. Ámulva néztük amikor sokadszorra is bejött álló motorral, a deckben indított, kiemelkedett, motort állított, szinte végigtermikelte a távot, újra besiklott, majd kezdte előlről. Az ő nevéhez és gépéhez fűződik még egy csoda: 24 liter

benzinnel az előre megadott fordulópontokat fotózva 10 órai repülés során 1026 km-t repült, de néhány helyen nem a jó házcsoportot fotózta, ezért „csak” 728,5 km-t adtak meg neki. A második 387 km-t repült.

Thuróczy még kettő számot nyert, az egyik olyan navigációs szám volt, amikor a felszállás előtt meg kellett adni a feladat megrepüléséhez szükséges időt mp-ben, és a visszahozott benzin mennyiségét grammban (1992-ből már ismerős feladat). Nos, Bandi 3 mp-t és 50 grammot (alig több mint fél deci) tévedett (még jó, hogy ez a szám nem volt nekünk), ezzel a spanyol Calatravával holtversenyben nyerte ezt a számot.

A harmadik megnyert feladat mi más lett volna, mint a termikszám. Ez a szám sárkányoknak egyszerre zajlott, a szőlők 4 liter, mi 6 liter benzint kaptunk. Gutiék 1 óra 9 percet, mi 1 óra 6 percet repültünk, a kategóriánkban győztes - később világbajnok - francia páros 3 óra 57 percet. Volt hatalmas felzúdulás, ugyanis a start előtt mindenki elől letakarták a gépet, sietve startoltak, aztán a kijelölt légtér azon részén repültek a nagy időt, ahol rajtuk kívül senki nem talált semmit. Én azt mondom, nagyon ügyesek (tavaly Eb-t nyertek).

Nos, Bandi még az ő idejükre is rátejt másfél percet. Az ő teljesítményét nem kérdőjelezte meg senki, hisz a riválisaival együtt, a repülőtérrel is jól láthatóan alkotott ismét felülmúlhatatlant! Ez a feladat a verseny utolsó napján zajlott, ezen kívül már csak egy állított motoros célraszállás volt hátra; Bandi előnye 23 pont a lengyel Alojzy Dernbach előtt. Mi már a földről figyeltük, hogyan próbálták egymás idegeit is próbára téve, a másikat rossz döntésre kényszeríteni. Előbb egyik, majd a másik játszotta el, hogy fogytán a benzinje, ezért behelyezkedett a reptér fölé.



Amikor a másik megkönnyebbülten felsóhajtott, hogy nekem még van bőven benyám, akkor újra gázt adott és odamotorozott a vetélytársa mellé, mutatva, én még ezt a "pazarlást" is megengedhetem magamnak. Ezt többször eljátszották. De nincs annyi benya, ami egyszer el ne fogyna, nincs olyan termék, ami egyszer ki ne fulladna, előbb-utóbb eljön az igazság pillanata: Alojzy barátunk egyre kevésbé tudott ellenállni a gravitáció vonzásának, egyre alacsonyabbról láthatta a maroknyi magyar csapat arcán szétterülő hatalmas vigyort. Örültünk, és örömünk csak fokozódott, amikor Thuró papa beszúrta a gázt és "nagyobb magasságokba" emelkedett. Még egy kicsit repdesett ott nekünk, aztán 42 perccel a nagy rivális idejét szó szerint túlszárnyalva, leszállt. Még nem tudtunk biztosan semmit, de mindenki úgy érezte, ez már megvan.

A szólók célraszállásának utolsó indulója volt Bandi, ekkor már tudtuk, Alojzy 200-t dobott. 1992 óta szinte minden versenyen ott voltam, ahol Bandi elindult, ez azt jelenti, hogy nagyon sok célraszállását láttam. Nem láttam olyat, hogy ne 250 pontot (ez a maximum) dobott volna - egészen ennek a versenynek az előző ilyen számáig. Azt lenullázta. Nem sokkal, csak 30 centivel, de előbb leért a kerék. Bandit nagyon nyomasztotta a dolog, odalett a magabiztossága. Felszállás előtt arról beszélgettünk, jobb egy biztos 200 pont, csak rövid ne legyen megint.

Felszállt, megrepülte az emelkedő iskolakört, motort állított, majd ahogy kell szépen behelyezkedett, a lenyugvó nap szemébe tűző sugarai a deck vonalait szinte láthatatlanná tették, de a versenybírók sziluettje adott némi támpontot, no meg a sok gyakorlás sem volt hiába. Az alatta elsuhanó terepöntök

helyzetéből biztosan tudta: ezt nem rontja el! Nem is! Még a riválisok is 250-nek látták, de a versenybírók csak 200-nak, de ez kit érdekelt? Most már tudtuk, hogy megvan. Elsőként gratuláltam, így az én vállamon sírt egy 52 éves, kétszeres nagypapa, aki saját bevallása szerint maga sem hitte, hogy újra sikerül. Sikertült!!! Mi pedig csak sirtunk egymás nyakába borulva, míg a többiek is oda nem értek. Aztán együtt elevenítettük fel az elmúlt évek sikereit. Hogy mit is?:

Lássuk hogyan lett az elmúlt évek során az MRSZ legsikeresebb szakága az UL repülés. Az elmúlt hat év nagy nemzetközi versenyének eredményei:

Anglia 1995 EB: 1. Rabnecz Gábor, 2. Thuróczy Endre, 4. Suszter Attila - Bodnár Sándor; Csapat 2. hely

Dél-Afrika 1996 VB: 1. Rabnecz Gábor, 3. Thuróczy Endre, 5. Suszter Attila - Bodnár Sándor, Csapat 5. hely

Törökország 1997 WAG, VB: 1. Thuróczy Endre, 2. Suszter Attila - Bodnár Sándor, 4. Dr. Bajusz Huba, Csapat 2. hely

Matkópuszta 1998 VK: 1. Thuróczy Endre, 3. Rabnecz Gábor, 4. Ferinc Vince - Tóth László, Csapat 2.

Matkópuszta 1999 VB: 1. Thuróczy Endre, 2. Gutí Gábor - Matuska Pál, 3. Suszter Attila - Bodnár Sándor, 5. Rabnecz Gábor, Csapat 1.

Franciaország 2000 EB: 2. Rabnecz Gábor, Csapat 4.

Spanyolország 2001 WAG, VB: 1. Thuróczy Endre.

A WAG-on hirdettek egy, a gyártóknak szóló versenyt is, az Apollo csapata 2. lett 15 csapat versenyében. Csapatunk az országok közötti versenyben a 7. helyen végzett. Nekünk sikerült a megígért háromból egyszer visszavernünk



Gutiéknak a nemzetin elszenvedett vereségért, a Ferinc Vince - Varga Zoltán duó a 13. helyen végzett (az egyik számban holtversenyben elsők voltak), a Guti Gábor - Matuska Pál duó a 14. lett (volt 8. helyezésük is).

A hatalmas forróságot csak napi 4-5 zuhanyozással, a sátrak körüli terület kétszeri felfűtésével (Bandi vett slagot) lehetett elviselni, szerencse, hogy közel volt a vizesblokk. A reptérről kb. 1 km-re volt egy strand, a vízben való felüdülés jótékonyan hatott a csapat hangulatára. (enélkül talán be is golyóztunk volna az agyfacsaró melegben)

Az időjárásról még annyit, hogy (két hatalmas hangár üresen állt, de csak a spanyolok vihették be a gépeiket) a négy ponton lenyűgözött gépünket a forgószél, a hevedereket szétszakítva, a

csapatsáttal együtt megröptette, majd kis idő múlva földhöz teremtette, némiképp átrendezve a szerkezet vonalait, munkát adva ezzel a Molzon műveknek. Szerencsére ez már a verseny végén történt.

Az eredményhirdetést követően a csabai különítmény elindult, hogy a reggel Madridból induló géppel hazarepülve, vasárnap este már az otthoni reptéren egye meg a Matuska Pál által telefonon leszervezett lábszárpörkölt-főzés vég-eredményét.

Táborbontás közben odajött a mindig nagykoros és segítőkész angol csapatkapitány, gratulált Bandinak és reményét fejezte ki, hogy jövőre egy jobban szponzorált, nagyobb létszámú magyar csapattal küzdhetnek meg.

Itt említem meg, hogy míg mindenki

tényként beszélt arról, hogy jövőre Magyarországon találkozunk, és kért infót a helyszínt illetően, addig mi csak gondoltuk: talán Debrecen?. Ezek szerint Dr. Ordódy Márton sikeresen kampányolt.

Vasárnap délután Bandi hazafelé vette az irányt, míg mi egy kis kitérőt iktattunk be a programba, Sevilla, majd Madrid érintésével indultunk volna haza, de közbejött egy kis malőr, az indulás után végrehajtott ellenőrzéskor kiderült, hogy csapatunk Benjámínjának, Varga Zolinak nincs meg az útlevele. Vissza a reptérre, persze, hogy a versenyirodán se maradt, telefon a követségére, aztán nekivágtunk a hosszú útnak.

Némi viszontagságok (fáradság, el-

gyötörttség, vezetés közbeni elalvás, defektek, dugók stb.) után csütörtök este megláttuk a Becsehely táblát. Meglepve vettem észre, hogy mennyire zöld a falu, hangot is adtam felfedezésemnek, de a család felvilágosított, ez máskor is ilyen, csak az én szemem szokott hozzá a sivár, már-már sivatagos környezethez.

Indulástól érkezésig 22 nap telt el, megtettünk 7826 km-t, (ebből kb. 500 km-t vezetett más Spanyolországban), útközben háromszor aludtunk szállodában, a többi éjszakát sátorban vagy az autóban töltöttük, elköltöttünk, na ne, rengeteg pénzt.

De megérte!

Ferinc Vince

Világrekord-információk az FAI-tól

Sorban dőlnek a 7-11 éves világrekordok!

Manfred Ruhmer július 17-én Zapatában (USA) 695,2 km-re javította Larry Tudor 1994 óta tartott (495 km) szabad táv világrekordját sárkányrepülésben Laminar típusúval.

Ugyanezen a napon Davis Straub saját tavalyi 559 km-es merevszárnyal repült rekordját javította 651,6 km-re (természetesen Atos-sal).

Három nappal később megdőlt a női céltáv rekord, 350 km-re javította Kari Castle Wills Wing típusú sárkányával Tiki Mashy 98-as rekordját (306,7)

Július 29-én a merevszárnyú céltáv rekord is megdőlt. David Sharp tavalyi

rekordját (316,7 km) David Glover egy Atossal 350 km-re javította.

Két nappal előtte döntötte meg a női szabad táv repülés világcsúcsát Kari Castle, aki Tove Heaney korábbi 370 km-es rekordját szárnyalta túl 402,3 km-es teljesítménnyel.

A két rekord között a brazil Betinho Schmitz sem télenkedett, Larry Tudor 11 éves 488 km-es céltávrekordját adta át a múltnak 502 km-el (Moyes Litespeed típusúval).

A július 27 siklóernyős világrekordot is hozott, céltáv repülésben Josh Cohn 308,9 km-re javította Alex Louw 94-ben repült 250 kilométerét.

Hét világrekord két héten belül, Texas-ban. Nem semmi. ■



Magyarországi starthelyek és repülhetőségük



Legális starthelyek (2001 december 31-ig a LÚI engedélyével):					
starthely	GPS koordináta	Korlátozás	Kezelő klub	Kezelő	Telefon
Csobánc (Diszel)		TSA-10?, TSA-12	Sky Club Győr	Atkari Győző	30/9370669
Galyatető, Mogyorós-orom	N47°54'56"E19°56'31"	LH-G30	Gyöngyösi SRK	Fritz Gábor	30/9630308
Havas-hegy (Gyöngyöspata)	N47°50'3"E19°48'3"	LH-G30	Gyöngyösi SRK	Fritz Gábor	30/9630308
Jakab-hegy		Taszár MTMA	Pécsi SRK	Buzády György	72/256096
Kékestető sípálya	N47°52'28"E20°0'33"	LH-G30	Gyöngyösi SRK	Fritz Gábor	30/9630308
Mária-hegy (Budapest)		TMA, LH-G1	MSE	Tábor Tamás	20/9551957
Nagy hársas-hegy (Gyöngyöspata)	N47°49'35"E19°43'0"	LH-G30	Gyöngyösi SRK	Fritz Gábor	30/9630308
Nagyeged-hegy (Eger)	N47°55.5'E20°25.0'	LH-D35	Eged Eagles	Farkas Tibor	30/2699491
starthely	GPS koordináta	Korlátozás	Kezelő klub	Kezelő	Telefon
Nyikom (Pásztó)	N47°54.61'E19°45.66'	LH-G30	Pásztói TVSRK	Sándor István	20/3374604
Óbudai Siklórepülő Park	N47°33'30"E19°0'30"	TMA	ASE	Kerekes László	20/3646921
Sár-hegy (Gyöngyös)	N47°47'6"E19°58'2"	LH-G30	Gyöngyösi SRK	Fritz Gábor	30/9630308
Somló-hegy	N47°8'30"E17°23'0"		Sky Club Győr	Atkari Győző	30/9370669
Újlaki-hegy (Budapest)	N47°33'58"E18°59'20"	TMA, LH-G1	MSE	Kánnár László Tábor Tamás	30/2405860 20/9551957
Továbbá azok a repülőterek, ahol a repülőtérvezető engedélyével lehet siklórepülő tevékenységet folytatni.					
Starthelyek engedélyezés alatt (2001 július 8-i állapot):					
starthely	GPS koordináta	Korlátozás	Kezelő klub	Kezelő	Telefon
Apc	N47°48'50"E19°42'0"	LH-G30	Cödöllői Siklóernyős Klub	Kovács Gyula	30/9548273
Bér-hegy (Várpalota)		LH-R22, LH-D2B	Várpalota SRK?	Schafer Zoltán	30/9466520
Bérceli-hegy (Szanda)		TMA		Úrhegyi Ferenc	
Csákvár			ASE	Kerekes László	20/3646921
Csoka-hegy (Mór)			Albatrosz	Gránási János	20/9460174

A táblázatot, nyomdatechnikai okokból, függőlegesen is ketté kellett bontanunk. Az egy starthelyhez tartozó adatok tehát a két szemben lévő oldalon találhatóak. A könnyebb tájékozódás érdekében, a starthely nevét mindkét oldalon feltüntettük.

starthely	Javasolt szélirányok	Szintkülönbség	Nehézség	Megjegyzés
Csobánc (Diszel)	É, K, D, Ny	200m	**	
Galyatető, Mogyorós-orom	K	400m	***	
Havas-hegy (Gyöngyöspata)	D	320m	**	
Jakab-hegy	DNy	250m		Starthely legalizálása a Blue Sky SE-vel közösen történt.
Kékestető sípálya	E, EK (ÉNy)	680m	***	
Mária-hegy (Budapest)	ÉNy	50m	***	a használat a helyi szabályozásból lett sikeres vizsgához van kötve, a ferihegyi forgalom kritikus közelsége miatt (a plafon fölött gyakran húznak át a Ferihegyre érkező és onnan induló utasszállító repülőjáratok, tele utassal, meglehetősen turbulenciát hagyva maguk alatt és mögött).
Nagy hársas-hegy (Gyöngyöspata)	É	200m	***	
Nagyeged-hegy (Eger)	DK, DNy, ÉNy	240m	**	
starthely	Javasolt szélirányok	Szintkülönbség	Nehézség	Megjegyzés
Nyikom (Pásztó)	ÉNy (Ny, É)	240m	**	
Óbudai Siklórepülő Park	ÉK	300m	**	
Sár-hegy (Gyöngyös)	K, DK, DNy, Ny	220m	*	
Somló-hegy				
Újlaki-hegy (Budapest)	DNy, ÉNy	80m	***	a használat a helyi szabályozásból lett sikeres vizsgához van kötve, a ferihegyi forgalom kritikus közelsége miatt (a plafon fölött gyakran húznak át a Ferihegyre érkező és onnan induló utasszállító repülőjáratok, tele utassal, meglehetősen turbulenciát hagyva maguk alatt és mögött).
Továbbá azok a repülőterek, ahol a repülőtérvezető engedélyével lehet siklórepülő tevékenységet folytatni.				
starthely	Javasolt szélirányok	Szintkülönbség	Nehézség	Megjegyzés
Apc	DNy, Ny, ÉNy		**	Jelen pillanatban elég komoly gondok vannak a vadásztársaság kontra siklóernyősök esetében.
Bér-hegy (Várpalota)	D	290m	**	Veszprémi SRK?
Bérceli-hegy (Szanda)	DNy	290m	***	Kezdőknek nem tanácsolt a hely, mert vannak a légterben kertüendő turbulens helyek.
Csákvár				Csak csörléssel használható
Csoka-hegy (Mór)	DNy	240m	**	A starthelyekre menet csak a már létező ösvényeket szabad használni!

Szarthelyek engedélyezése a hat (2001 június 8-1 állapot):						
start hely	GPS koordináta	Korlatozás	Kezelő Klub	Kezelő	Teléfono	
Dunakapu			Blue Sky	Kondicz Attila	20/9760809	
Épöl		TMA, LH-G10	Kelet SE	Mohar István	30/3127379	
Kalocsa	N46°33,49'E18°56,22"	TSA-16		Biro Balint?		
Kartal	N47°42,207'E19°32,275"	LH-G22, TMA	Rat Goddólló	Szabó Ernő	30/9427466	
Kesztelec (Pilisesev)		TMA	Kelet SE	Mohar István	30/3127379	
Kumadaras		TSA-59, TSA-58	Békes	ifj. Horváth Csaba	20/3130440	
Márialátom	N47°32'0"E18°41'40"	TMA	Kelet SE	Mohar István	30/3127379	
Mátrka (Veszprém Ny)		LH-D35A, TSA-10, TSA-31	Veszprém SRK	Keher Béla	30/9599186	
Mátrka-hegy (Csánok)	N47°41,19'E18°42,31"	LH-G10, TMA	Kelet SE	Mohar István	30/3127379	
Naszaly-Kopasz (Vác)	N47°43'0"E18°13'0"	TMA	Csárdólló Síliskolnyos Klub	Kovacs Gyula	30/9548573	
Órdöghegy (Kecsk)			Eged Eagles	Farkas Tibor	30/2699491	
Pilis		TMA, Erdeszet	Cross Country	Simoncs Péter	20/9417537	
Sajókaprnia			Miskolc	Mentő János	46/337994	
Tenkes-hegy			Blue Sky SE	Komarcz Attila	20/9760809	
Tokaj			Tokaj Fly SE	Adam Erik	20/9881452	
Jelenleg a LTI engedélyvel nem rendelkező, start helyek egyébként alkalmasnak ítélt területek (ezek töbnyire kezelő klubot keresnek):						
start hely	GPS koordináta	Korlatozás	Kezelő Klub	Kezelő	Teléfono	
Ágtelek			országjár			
Alsó-hegy (Tornadaskaj)			országjár			
Balaton						
Békes?						
Buda-hegy (Márkaba)						
Csernát - Tople	N47°56,00'E19°38,00"			Kutasi Ferenc	20/9247543	
Csúcs-hegy (Budapest)		LH-G1, TMA				
Farkashegy		LH-G3, TMA				
Főt-Somlyó	N47°37,17'E19°13,43"			Kutasi Ferenc	20/9247543	
HHH E (Szék)		LH-G1, TMA				
HHH Ny (Füles)		LH-G1, TMA				
Hossz-hegy (Pilisziánó)		TMA, LH-D16				
Kétfel-hegy (Kesztelec)		LH-G10, TMA				
Kölkök-pálya (HHH)		TMA				
Kő-hegy (Toma)		TMA				
Mátraverebély (Kesztelec)	N47°58,15'E19°45,50"			Kutasi Ferenc	20/9247543	
Mész-hegy (Nagykovács)		LH-G1, TMA				
Nagykevény (Pilisborostó)		TMA				
Nagy-Koncsar	N47°52,21'E19°44,9"		Pasztor TVSRK	Pasztor István	20/3374604	
Nagyvillám (Vasgrád)		TMA, LH-G3				
Ódvas-hegy (Budab)						
Óngyöves-hegy (Vetesszálló)			Tatabányai Oldtimer?	Hanzlik Pál	34/361569	
Sztráz-hegy (Isztergom)		LH-G10, TMA				
Szentgyörgy-hegy (Ráposka)		TSA-12	Nokia SE?	Podányi András	20/9849368	

start hely	Javasolt szelvények	Szintkülönbség	Nehezég	Megjegyzés
Dunakapu	K, EK	180m		Természetvédelmi terület
Épöl	DNy, Ny	30m	** kezdődomb	
Kalocsa	E, D	-	** kezdődomb	
Kartal	ENy-DK	-	** kezdődomb	A mezőgazdasági területek növényzetével szakaszosan, aránylag, tüss a terület használható
Kesztelec (Pilisesev)	DK, D, DNy	50m	*	
Kumadaras	EK, DNy	-	** kezdődomb	
Márialátom	EK, DNy	80m	** kezdődomb	
Mátrka (Veszprém Ny)	E, ENy	120m	** kezdődomb	
Mátrka-hegy (Csánok)	D	100m	** kezdődomb	
Naszaly-Kopasz (Vác)	E, DK, D, DNy	170m	** kezdődomb	A Naszaly-gerendén csak profioknak javasolt a start hely abszolút nem tért a hibák, és a kezdő is elég nehéz.
Órdöghegy (Kecsk)	DK, K	110m	** kezdődomb	
Pilis	K, DK, D, DNy	520m	** kezdődomb	A Bana ösballitásokon a Síliskolnyos Szakbiztoság a Duna-Ípöl Nemzeti Park igazgatóságától hivatalos albaszolgálati kert. A tüss ellenére repülőket nehezítik a tárgyakok eredményes folytatását.
Sajókaprnia	DNy	100m	** kezdődomb	
Tenkes-hegy	D, DNy	200m	** kezdődomb	
Tokaj	K, DNy	370m	** kezdődomb	
Jelenleg a LTI engedélyvel nem rendelkező, start helyek egyébként alkalmasnak ítélt területek (ezek töbnyire kezelő klubot keresnek):				
start hely	Javasolt szelvények	Szintkülönbség	Nehezég	Megjegyzés
Ágtelek	DNy	100m	** kezdődomb	
Alsó-hegy (Tornadaskaj)	DK, DNy	300m	** kezdődomb	
Balaton		30m	** kezdődomb	
Békes?			** kezdődomb	
Buda-hegy (Márkaba)	DNy, Ny, ENy	150m	** kezdődomb	A közeli Nykoma esztergomb nem.
Csernát - Tople	K, DK	100m	** kezdődomb	Nem túl meredek. Megsábkampalis macvics klón.
Csúcs-hegy (Budapest)	DNy	100m	** kezdődomb	
Farkashegy	E	120m	** kezdődomb	Szagonan vedett TVT.
Főt-Somlyó	EK	60m	** kezdődomb	Főt felől utón lebet feljutni.
HHH E (Szék)	E, ENy	80m	** kezdődomb	
HHH Ny (Füles)	Ny	70m	** kezdődomb	
Hossz-hegy (Pilisziánó)	DNy	150m	** kezdődomb	
Kétfel-hegy (Kesztelec)	DNy	180m	** kezdődomb	
Kölkök-pálya (HHH)	E	170m	** kezdődomb	
Kő-hegy (Toma)	K	240m	** kezdődomb	
Mátraverebély (Kesztelec)	EK, K, DK	80m	** kezdődomb	
Mész-hegy (Nagykovács)	DNy, Ny	120m	** kezdődomb	
Nagykevény (Pilisborostó)	DNy	200m	** kezdődomb	
Nagy-Koncsar	K, DK, D	470m	** kezdődomb	Felvezető út Szaradgyövesről.
Nagyvillám (Vasgrád)	E, EK		** kezdődomb	
Ódvas-hegy (Budab)	DK, D	100m	** kezdődomb	Budai repülőter
Óngyöves-hegy (Vetesszálló)	Ny, ENy		** kezdődomb	
Sztráz-hegy (Isztergom)			** kezdődomb	
Szentgyörgy-hegy (Ráposka)	E, K, D, Ny		** kezdődomb	Tapolcai SRK? Mohos Csaba, 87/411545 Emyősek figyelem! Sárkánnyal is alig lehet kiérni a leszálló!



A hármas kötelék

Lassan egészen lenyugszik a szél. A balatonpart fővenyén megnyúlnak az árnyak, a seregélyek gyülekezni kezdenek a már kevesebb meleget forraló felszállópálya végén. Az egész napos kapaszkodás oka, a sárkányszárnyba rugdosó léghullámok kormányrúdon át a könyökömig hatoló rugdosásai lassan elernyednek. Kezdem egészen megszeretni ezt a napot.

A reggelt két társammal a szokásos módon kezdtük, több mint százkilós, háromkerekű, áramvonalas dobozainkat kitöltük a kempingben felállított sátor alól, és a kerítés túloldalán megkoronáztuk őket a színes háromszegletű deltaszárnyakkal.

Sárkányrepülő.

Nem is értem, miért kapta ezt a nevet, hiszen a viselkedése inkább egy hatalmas lúd szelídségére emlékeztet, a motor hangja egy hatalmas dongó robajára, dobálós időben pedig egy földrengésbe került hánykolódó hullámvasútra. Tüzet okádni sose láttam, és hercegnőket sem rabolt még el sohasem.

Amíg a rögzítőcsavarok és a biztosítószegyek elhelyezésével bíbelődöm, kurta pár szavas élcekkal szórakoztatjuk egymást, valójában azonban a mindennapos ellenőrzés rutinműveletére figyelünk, mert ha minden a helyén van, akkor nem lehet baj.

Valamennyien túl vagyunk az ezer repült órán, mindezt sárkánnyal, motorral, vagy anélkül, tudom, hogy a csapat, ami befogadott, ha nem is mondják így ki soha, igazán a profik közül való. Több mint húszéves repülőmúlt után is volt mit tanulni tőlük.

Kilépek a sátor alól, a nap közelít a horizont felé. Végre felhagy forró lehelletű támadásaival, a szélzsák nem csapkod tovább, megadóan, búsan bámulja a földet, ma sem sikerült leugrania a nyolcméteres bulószárról. A három motoros sárkány katonásan sorakozik a pálya szélén, várják, hogy ma még egyet ugrathassanak, hiszen oly békés a nap, olyan jó lenne még egyszer belekóstolni a langyos, puhán áramló, de mégis szilárd erővel tartó levegőtenger hullámozásaiba. És mintha meghallanák az országúton közeledő kocsis utasai a hívó szót, lassítanak és befordulnak a repülőtér parkolóját jelző tábla irányítása mellett. Felnézek, mintha a tábla egy jóságos rendőr kesztyűs keze lenne, ami békésen int az utazó felé: "Erre tessék!"

A kocsiban papa, mama, gyerek. Mind repülni akar. Szerintem maguk sem tudják, milyen jó pillanatban érkeztek. "Majd megtudják! Gondoskodni fogunk róla!" gondolom kaján örömmel.

Társaimmal összenézünk.
Hármas kötelék.

Mint mindig ez a két szó megbizsergeti a repülés szépségére vágyódó összes belső érzékemet. Előre látom az egymástól biztonságos távolságban felszálló gépeket, ahogy elegáns morgással felkapaszkodnak a kijelölt magasságba, ahol, mint egy visszafelé forgó filmen egy nyíló virág visszazárul, úgy találkozik a levegőben a sokszor begyakorolt íveken a három szárny, alatta ujjongó utasaival, és a kormányrudat halálos precizitással kezelő pilótáival. Látom kívülről is, ahogyan a mértani

idommá, szinte egy testté formálódott kötelék, most már egyetlen vonalat követve úszik az égen, a "V"-be rendeződött alakzat a szemnek oly kedves szimmetriával megvalósítja a tudatos repülés legmagasabb szintjét. És látom a pilótaülésből is társaim szemét, kezük apró korrigáló mozdulatait, amelytől a szárnyak úgy állnak egymáshoz képest a helyükön, mint a parancsolat.

Középen elől a vezér mutatja az irányt, jobbra és balra kissé kiemelkedve és a kötelékben meghatározott helyükön vezetjük szárnyainkat. A vezér jobbra balra tekintget, hol rámnéz, hol a baloldali követő pilótára. Látom lenéz a műszereire, körbejárta a tekintetét a horizonton, kémeleli, honnan várható közeledő repülő.

Lassan kúszunk Tihany felé, a fél-sziget tükröződő belső tavával hívogatóan kacsintgat.

A vezér most rámtekint. Fejével biccent, kezével kis jobb kört ír le. A láthatatlan üvegbe mártott trió most jobb fordulót fog kezdeni. A bal oldalt követő pilóta gyorsít, és gázt ad, míg én csökkentem a fordulót és nagyobb állással biztosítom az együttlfordulást. Távolágaink nem változnak, mindenki marad a helyén, a három szárny mégis azonos középpontot tartva ívben fordul a Balaton felé. Utasaink hitetlenkedve szemlélik a 180 fokos fordulót, azt, hogy a kötelék most sem bomlik fel, méltóságteljesen fordul, miközben mégis egy testként viselkedik.

Felemelt hüvelykujjak jelzik a sikert, végre vannak társaink a precíz munka és a repülés szépségének és valódi nehézségének díjazásában. Végre a repülés nem az adrenalinról, meg valami számomra érthetetlen extrémiségről szól, hanem önmagáról, arról, hogy a levegőben szállunk, és nem véletlenül!

Úgy nézem a vezér és a bal követő

mozgását megbabonázva, hogy szinte már megszűnik körülöttem a világ, egészen elbűvöl ez az új szárny ez az új repülő test. Tudom, hogy ilyet nem sokan képesek produkálni, tudom, hogy utasaink számára most világszínvonalat nyújtunk. Elmosolyodok. Olvastam valahol, hogy a háborúban a követő gépek úgy tapadtak a vezérre, hogy csak azt nézték, és ha a vezér nem húzta fel a gép orrát a hegyoldal közeledtekor, az egész raj egymás után vágódott bele a földbe. Most én is azon kapom magam, hogy amíg ujjongok saját precizitásomat ünnepelem, addig egészen befeledek ezbe a finom, már-már költői képbe.

Hirtelen váratlan morgásra leszek figyelmes... Valami szokatlan sebesen közeledik. Elsőkét a bal követő előre lemutató kezét pillantom meg. Arra fordulok és meglepetésemben felkiáltok. Utasom is lenéz, nagyot üvölt.

Alattunk mintegy 100 méterrel rombusz alakban repül egy repülőgép kötelék.

Ahogy áthúznak, akárcsak mi, egy testként száguldanak ők is. Háttérben a világ legszebb tájképével a Balatonnal és Tihannal gyorsan távolodva elhallgatnak és eltűnnek az alkonyi égen.

A mutogatás megtette hatását. Kötelékünk szétesett, ki jobbra, ki balra forgolódva még bámulni akarja a hirtelen feltűnt jelenést, a szárnyaló alakzatot, akikről azután sosem tudtuk meg kik voltak.

Csak egyetlen dolog vigasztalt.

Reméltem, hogy a vezérét követő három repülőgép pilótája meglátott minket, mert ha látott, bizonyára ugyanúgy elbámult, hiszen ilyen köteléket nem sokan láttak, de akiknek része lehetett benne azok biztosan nem felejtik el sosem.

Guriga

III. AGROFOR Kupa szezonzáró könnyűrepülő verseny Balatonfőkajár, 2001. 09. 13-16.

A verseny rendezője: Balatonfőkajári RK
Helye: Balatonfőkajári repülőtér
Igazgató: Vörös Gyula, Csajág Község Polgármestere
Fővédnök: Németh József a Kajári Agrofor Kft igazgatója

PROGRAM:

Szeptember 13. 12.00-16.00 versenyzők fogadása

16.00-18.00 szabad repülés

18.00- 19.00 versenyzői eligazítás

Szeptember 14. 7.00-8.00 versenyfeladat ismertetése

8.00- 10.30 versenyfeladat repülés

10.30-11.30 ünnepélyes megnyitó

12.00- 18.00 versenyfeladat repülés

Szeptember 15. 7.30-8.00 versenyfeladat ismertetése

8.00-16.00 versenyfeladat repülés

16.00 -18.00 Vastag - Monostori emlékverseny
18.30-tól közönség-találkozó, közös vacsora a hangárban

Szeptember 16. 7.30-8.00 Versenyzői eligazítás, feladatok ismertetése

8.30-14.0 versenyfeladat repülés

15.00 ünnepélyes eredményhirdetés

Nevezés: A versenyre történő nevezés 4 kategóriában lehetséges az érvényes dokumentációk és jogosítások birtokában.

SES együléses, SES kétüléses, UL merevszárnyú együléses, UL merevszárnyú kétüléses

Nevezési díj 5000 Ft/repülőeszköz (kétülésesben 8000 Ft), amely tartalmazza a kempingezési lehetőséget a repülőtéren, a versenyfel-

adathoz szükséges dokumentációkat, a térképet, fotókat, a szobati vacsorát a reptér és hangárhasználatot.

A helyszínen való nevezés díja egyszemélyes kategóriában 10.000 Ft, kétszemélyes kategóriában 16.000 Ft.

Nevezési határidő: 2001. szeptember 10. 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: 88/440246, 88/440461, 30/2772545

Egyéb tudnivalók:

A nevezési lap a nevezési díj csekkmáslatával együtt érvényes.

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

A verseny ideje alatt a Kolibri fokozatok repülésére a verseny rendezője lehetőséget biztosít. A jelentkezőknek nevezési lapon kell a szándékukat jelezni, amennyiben csak a Kolibri fokozatra jelentkezik valaki, nevezési díjat nem kell fizetni. A versenyvel kapcsolatos egyéb tájékoztatást a verseny rendezőjétől a fent megadott telefonszámokon lehet kérni.

A verseny ideje alatt a rendezők a már megszokott módon 1000 Ft/tő/nap áron szállást tudnak biztosítani.

Szeretettel várunk minden kedves sporttársat és érdeklődőt!

Vörös Gyula
Balatonfőkajári Repülő Klub

Az Eged Kupa eredményei, II.

Versenyző			3. nap	4. nap	össz.	Pontlevonás oka	
1	Beliczay Koppány	AE 031	Nova x-pert	1035.51	1013.52	2049.03	
2	Lázár Gábor	EE 066	Edel Sector	643.09	1066.76	1709.85	
3	Varga Dénes	XC 500	Free X Sparks	1006.93	647.87	1654.80	
4	Tóth Zoltán	EE 070	Swing Stratus	1000.33	476.73	1477.06	
5	Lőrincz Máttyás	BF 001	Edel Sector S	500.46	537.85	1038.31	
6	Tasi Péter	XC 344	Ozone Proton GT		1023.47	1023.47	
7	Rác Balázs	EN 001	Edel Sector TX	67.56	809.37	876.93	
8	Barth Sándor	RG 002	Edel Sector TX	630.58		630.58	
9	Nyiri Botond	EE 064	Nova Xyon	75.07	349.60	424.67	
10	Farkas Tibor	foly.	Edel TX		286.04	286.04	
11	Szöke Gábor	AM 160	Ozone Proton		136.91	136.91	
12	Ambrózy Péter	AM 123	Ozone Proton		129.57	129.57	
13	Vályi Róbert	EE 050	UP Escape	75.07		75.07	
14	Szegedi Miklós	AM 121	Ozone Proton GT		51.34	51.34	
	Andrássi Roland	GD 046	Swing Cirrus				
	Balogh Csaba	GT 022	Apco Zen				
	Barna Ferenc	GD 051	Nova Vertex				
	Klézli Zoltán	UF 003	Free X Oxygen				
	Kontár Ákos	MS 100	Sky Divine				
	Kovács Gyula	GD 056	Nova Xenon 26				
	Mlinkó Márton	EE 099	Sky Fever				
	Molnár László	GD 011	Free X Spark				
	Pázmány Péter	KE 111	Sky Divine				
	Polyák Gyula	GD 069	Omega 4				
	Radnay György	MS 060	Advance Omega 3				
	Solt Sándor	MS 073	Sky Fever				
	Szabó József	MS 112	Sky Divine				
	Tábor Tamás	MS 072	Sky Divine				
	Takácsy László	XC 336	Sigma 4				
	Tamaskó Gábor	UF 011	Advance Omega 5				
	Tihanyi Csaba	XC 270	Sky Divine				nincs térképvázat
	Tóth Zsuzsanna	AE 013	Sky Quix				



2/1

Eladó egy

**Parafoil visszatérítő berendezés
(mentőernyő) gyalogsárcányhoz
vagy siklóernyőhöz.**

Sérülés- és javításmentes, kifogástalan állapotú, konténerrel, kioldóval alkalmassági kártyával, kérésre hevederbe, beülőbe hajtva.

Ára 40 ezer Ft

T: 06-209-648-335 Pinczés-Balog Attila



Kedves Hirdetők!

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 csekkel megjegyzés rovatába kérek 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

Tel.: (1)249-0007;

(20)9648-335

Gyalogsárkányt vennék

könnyű, jó állapotút,
55-60 kg pilótasúlyra

Pásztor Ági

T: 321-3700

3/2

Egy vario és egy bukósisak keresi gazdáját! Diszelben, a Csobánc mellett találtam. Mohos Csabánál! Tel: 30-357-96-71

2/2

Vitorlázás a Balatonon!

Hajózás tanfolyamok H-P ig. Olcsó szállás, sárkányosoknak kedvezmény.

Ugyanitt eladó Lamuett Racer gyalogsárkány.

Pándi Zoltán, (20) 38-35-887

2/2

Eladó A keretes trike Molson motorral, CX szárnyal.

Iá: 180 ezer Ft

Repülési segédeszközöket beszámítok!

T: (06-20) 3140-274
Kozma Tibor

Xtralite 149-es gyalogsárkány, PPP heveder mentőernyővel, Brauninger IQ compatice GPS-hez csatlakoztatható repműszer eladó.
T: (06-23) 452-225;
(06-30) 973-48-93
Szommer István

Eladó egy Trabant motoros sárkány C-12 es szárnyal.
Iá. 320 ezer Ft
T: (06-84) 319-602
Borsó Géza

Eladó

egy egyedi építésű megkímélt állapotú trike. Iá: 199 ezer Ft

T: (06-30) 9421-884

Komócsi Zoltán

2/1

Eladó motoros sárkányrepülő!

Felújított CX szárny, 503-as Rotax motor, 50 órát repült. Önindító, kétüléses szép állapotú.

Iá: 600 ezer Ft

T: (06-70) 225-16-66

Nagy József

Eladó két darab gyalogsárkány kezdőknek, gyakorlógépnek.
T.: (06-72) 440-459
Borbély Gábor

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

Használt felszerelések

Emvő típusa	színe	súlyhatár	állapot	DHV	Évjárat	ár
UP Vision	Rozsaszín	60...85	Jó	2.	95	800DM
UP Vision	zöld	85...110	Extra	2.	96	1000DM
UP Vision	Lila	100...130	Extra	2.	96	1000DM
Firebird G-sport	Sárga	90...120	Extra	2.	97	1300DM
Airea aspect	Kék	85...110	Extra	2.	97	1300DM
Airea aspect	Sárga	100...130	Extra	2.	96	1300DM
Freex spark	Kék-fehér	85...110	Extra	2.3	98	1500DM
Edel Apollo	Fehér	100...130	Extra	1.2	92	600DM
UP Boogie	kék	85...110	Extra	1.2	97	1000DM
Edel TX	V.kék	90...105	Jó	3	98	1500DM
Firebird Apache	Lila	60-75	Extra	2	92	600DM
Nova Phantom	Pink	75-120	Jó	2	91	500DM
Advance Sigma III	Lila Fehér	65-95	Extra	2	96	1100DM
UP Vision Classic XS	Narancs	60-78	Extra	1...2	98	1600DM
Airea Balance M	Pros	85-110	Extra	1...2	99	1600DM
Advance BI Beta tandem	Fehér-sárga	140-210	Extra	1...2	97	2000DM

Beálló típusa	színe	karabiner	méret	protector	évjárat	ár
UP	Zöld	gyors	M-L	air bag	98	350DM
Sup Air	Fekete	gyors	M-L	air bag	98	350DM
Sky Line	Fekete	gyors	M-L	air bag	98	400DM
Sky Line	Fekete	gyors	M-L	air bag	új	500DM

Mentőemvő típusa	súlyhatár	évjárat	ár
Minitec	100 kg	Használt	95 300DM
Charly Revolution	120 kg	Használt	96 400DM
Minitec	120 kg	Használt	95 300DM
Charly	100 és 130	Használt	94 300DM
Charly second chance	86,98,118	Új	2001 480DM
Charly CLOU !! Új !!!	140 kg	Új	2001 650DM
Sky Line	120 kg	Új	2001 500DM

Sisak típusa	színe	méret	állvédő	évjárat	ár
Charly Insider	Bármí	Rendelésre	Igen	Új	240DM
Charly Air Control	Bármí			Új	120DM
tiba	fehér	M-L	Igen	98	10e

Műszer típusa	évjárat	ár
Brauniger Competition	1996	650DM
Flytec 4005	Új	420DM
Brauniger IQ Basis	Új	420DM
Garmin II Plus	1999	500DM



SIKlóERNYŐS TANFOLYAMOK
Töltes felcsövet, oktatás
szingli kábelreléssel!
Képzés helyek: 2001-től 5:1

SIKlóERNYŐS ISKOLA
06-20-9458-658

